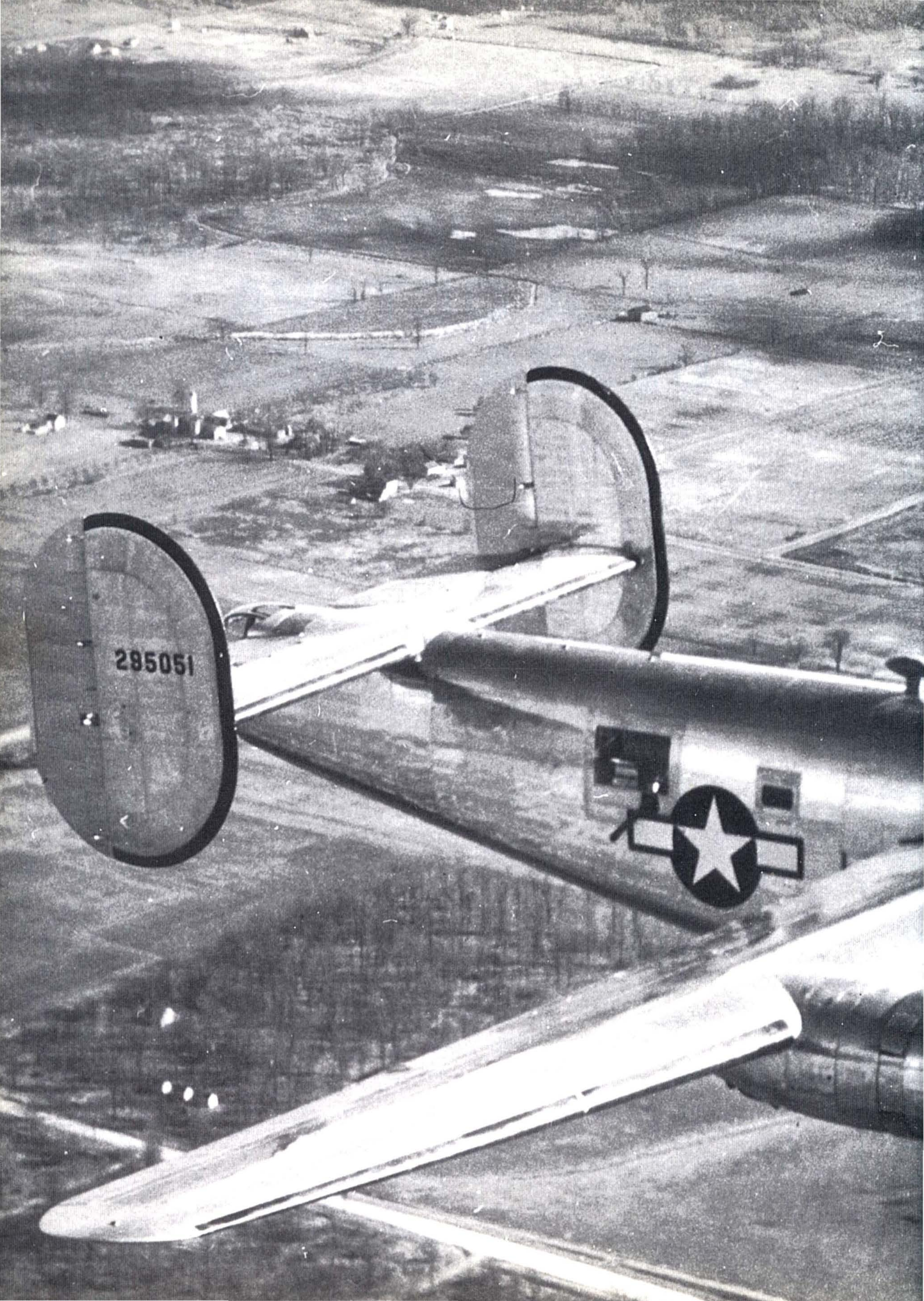

AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
LOS B-24 LIBERATOR
DE LA OCTAVA
FUERZA AÉREA
JERK'S NATURAL
ediciones del Prado
OSPREY
AVIATION

LOS B-24 *LIBERATOR* DE LA OCTAVA FUERZA AÉREA


285051


AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
37
LOS B-24 LIBERATOR
DE LA OCTAVA
FUERZA AÉREA
P
OSPREY
AVIATION
51

Entre los primeros B-24D más famosos que entraron en acción con la 8ª Fuerza Aérea durante el primer año de combates en el teatro de operaciones europeo se encontraban el 41-23711 *Jerk's Natural* y el 41-23722 *Bomerang*; los dos prestaron sus servicios en el 328 BS (Escuadrón de Bombardeo)/93 BG (Grupo de Bombardeo) *Ted's Traveling Circus*. El 41-23711, fotografiado en el punto de lanzamiento sobre un blanco en la primavera de 1943, muestra un impresionante marcador total de misiones en el que se pueden ver varios símbolos, incluidos una hoja de trébol y un submarino.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en *B-24 Liberator Units of the Eighth Air Force*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 1999

Traducción: Rodolfo Muñoz Casado
Texto en inglés de Robert F. Dorr
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Mark Rolfe
Dibujos a escala de Mark Styling

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-426-X
D.L.:M 47302 - 2000

ÍNDICE

Dedicatoria
Este libro está dedicado a la memoria del T/Sgt (Sargento Técnico) Louis Marcarelli, que realizó misiones con los B-24 Liberator dentro del 791 BS/467 BG, 8ª Fuerza Aérea, y que perdió la vida el 22 de julio de 1944 después de haberse trasladado a la 15ª Fuerza Aérea.

1942

Cuando todo hubo acabado y ya no había forma de regresar para cambiar algo de lo que había ocurrido, los estadounidenses que combatieron en el continente con los Liberator se preguntaron de qué manera habían resistido a las temperaturas por debajo de cero, a la artillería antiaérea, a los cazas y a las caprichosas crueldades de la guerra industrial moderna, que le daba al tripulante medio, según un cálculo oficial, sólo una posibilidad de 70-30 de salir vivo.

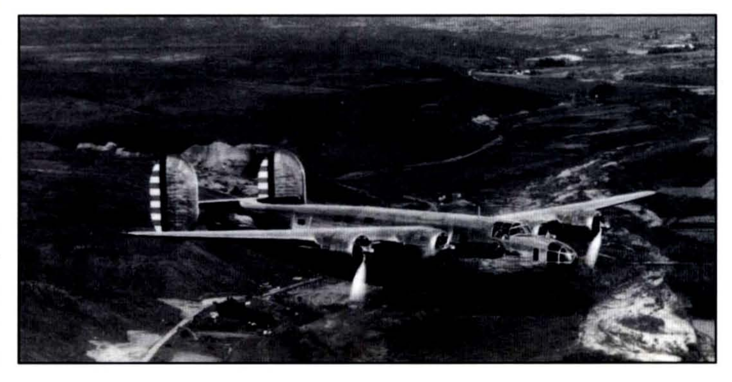
Muchos dieron sus vidas. Otros resultaron heridos o fueron capturados. Era un espacio horroroso, y su situación, debido a la constancia y a la repetición, en muchos sentidos más extenuante que la de los de la infantería de tierra.

Y luego la indignidad. Añádase el insulto a la injuria. Los miembros de las tripulaciones de los Liberator vivieron para siempre en la sombra de lo que ellos llamaron despectivamente los "TOB" (that other bomber/"ese otro bombardero"). Algunos estudios han demostrado que el B-17 Flying Fortress es uno de los nombres "más reconocidos" de la aviación en lo que se refiere al público en general, justo allí arriba con el Boeing B747 y el Supermarine Spitfire. Por el contrario, el B-24 (a pesar de su cantidad, su rendimiento y su contribución) sigue siendo un eterno desconocido para todos, excepto para los entendidos.

No importa que fuera montado en cinco fábricas (Consolidated en San Diego, California, y Fort Worth, Texas; Ford en Willow Run, Michigan; Douglas en Tulsa, Oklahoma, y North American en Dallas, Texas). No importa que se fabricara en grandes cantidades, más que ningún otro avión de guerra de Estados Unidos de cualquier época, con un montante total de 19.256 de todos los modelos. Los B-24 Liberator de Consolidated (con denominaciones como LB-30, F-7, C-87, C-109 y PB4Y-1) nunca disfrutaron de la fama que merecieron, ni tampoco los veteranos que los mantuvieron y los pilotaron.

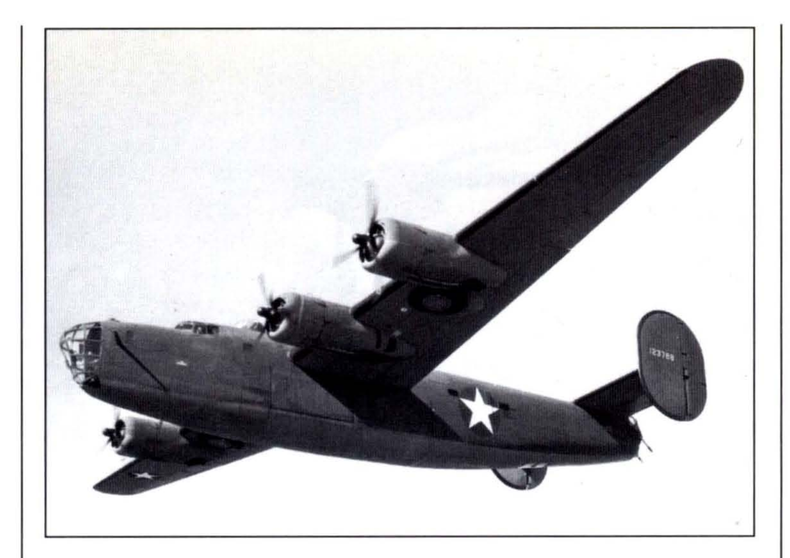
Las Condiciones en Europa

Diez mil bombarderos estadounidenses cayeron en combate durante la II Guerra Mundial. Una gran parte de este total correspondió a B-24 de la 8ª Fuerza Aérea. En una misión de bombardeo, cuando el riesgo de congelarse era a menudo tan grande como el peligro de ser derribado, abrasado o ametrallado, un hombre recordaba cómo la helada temperatura dejaba la piel de su pene adherida al tubo de desahogo. Otro describió haber visto a un solitario Liberator con 11 tripulantes a bordo (uno más de lo habitual) desaparecer en una repentina bola de fuego de muchos octanos. En la primera misión de bombardeo sobre Berlín, el



Los B-24 Liberator de Consolidated nunca se ganaron el reconocimiento que sus tripulaciones creían que merecían. Siempre estuvieron a la sombra de los más bonitos, pero con menos radio de acción, Boeing B-17 Flying Fortress, incluso después de convertirse en el avión militar más abundante jamás fabricado en Estados Unidos. En Europa la fuerza y la resistencia de los Liberator, y su capacidad para transportar una enorme carga de bombas y defenderse disparando, eran todos complementos para la campaña que desencadenó la 8ª Fuerza aérea. Esta poco frecuente fotografía aérea muestra el primer prototipo XB-24 en uno de los vuelos iniciales de prueba cerca de San Diego, California.

La primera versión del Liberator que entró en combate con la 8ª Fuerza Aérea fue el B-24D, al que se puede ver aquí durante un vuelo en 1942 sobre California. Como aprendieron rápidamente las tripulaciones de combate, la ausencia de una torreta eléctrica de cañones en el morro del modelo D fue una deficiencia. Todos los B-24D utilizaron el motor Pratt & Whitney R-1830-43, excepto los últimos grupos fabricados en San Diego, que estaban impulsados por la variante -65.



número de alemanes que murieron sobre el terreno por las bombas se aproximó al número de estadounidenses que murieron en los bombarderos cuatrimotores en las alturas.

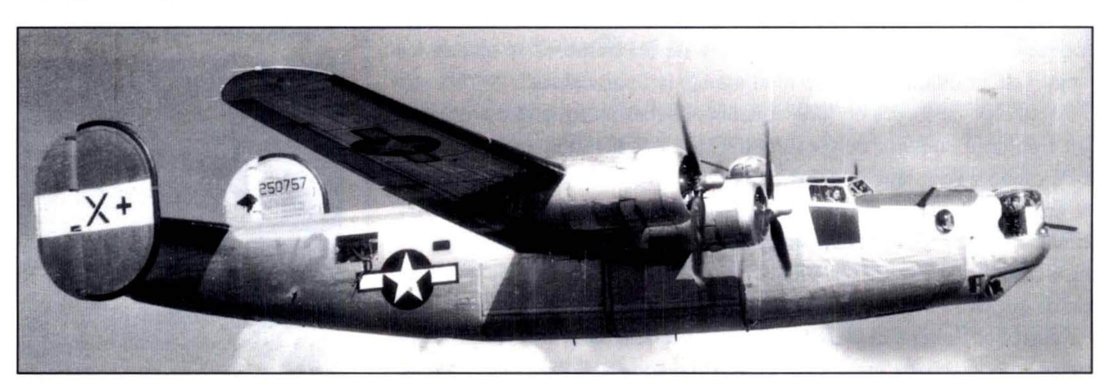
El Lt Col (Teniente Coronel) Tribulent fue navegante en el 392 Bombardment Group (BG):

"Las condiciones debieron de ser las peores que se pueden imaginar. Primero uno se preguntaba si despegaríamos del suelo con aquella niebla inglesa y con todas aquellas bombas a bordo. Uno se preguntaba si no chocaríamos contra un compañero después de despegar. Te preocupabas si se te caía un guante o se te rompía una manga y te quedabas congelado. Y cuando los cazas estaban a tu alrededor como un enjambre, la adrenalina bullía como loca".

Al contrario que en el Pacífico, donde las tripulaciones realizaban misiones en manga corta (parte del tiempo), los aviadores de los B-24 Liberator en Europa tenían que abrigarse contra los elementos. El tripulante Lyman Delameter, un bombardero del 461 BG recuerda cómo:

"Los B-24 no estaban presurizados como las B-29 Superfortress y como los aviones en los que volamos hoy en día. Teníamos que llevar máscaras de oxígeno por encima de una determinada altitud (10.000 pies). Recuerdo haber hablado con un tripulante veterano que me aconsejó que me enrollara una toalla alrededor del cuello como bufanda para absorber el vaho que se acumulaba por debajo de la barbilla por culpa de la

A modo de presentación del B-24 Liberator como avión de combate, esta imagen de la última fase de la guerra muestra un B-24J fabricado por Ford del 855 BS/491 BG dirigiéndose hacia el Tercer Reich. La insignia nacional con la barra, que se adoptó en agosto de 1943, y el acabado en metal se hicieron habituales varios meses después.





máscara de oxígeno. Por supuesto, cuando llegábamos a una cota superior este vaho se congelaba en una pequeña bola de hielo que había que quitarse de vez en cuando".

"Los viejos B-24 no eran exactamente herméticos. La torreta del morro tenía que rotar de un lado a otro y el viento solía colarse por la zona en la que la torreta se unía al avión".

"El nivel de diferencia de temperatura normal es dos grados más de frío cada 1.000 pies. Por lo tanto, si la temperatura sobre el terreno era de 40º, la temperatura a 20.000 pies (6.096 metros) sería 40º menos. Para calcular la altitud de bombardeo teníamos que conocer la temperatura a esa altura".

"Disponíamos de dos tipos de ropa de vuelo, la chaqueta y los pantalones de cuero forrados de piel de oveja con botas forradas de piel y los zapatos y el traje calentados eléctricamente. El cable de la calefacción eléctrica del traje estaba conectado en serie. Si un cable de ese traje se rompía ya no funcionaba de ninguna manera. Se quedaba totalmente frío durante el resto del viaje. Habitualmente, los cables se rompían por el interior del codo, provocando a veces un pequeño fuego que había que apagar con unas cuantas palmadas. Un día miré hacia arriba para ver cómo se abría la puerta del ametrallador del morro. Éste se encontraba apagando un fuego en el codo de su traje. No sé lo que hubiera pasado si un cable hubiera producido un cortocircuito en la zona de la entrepierna".

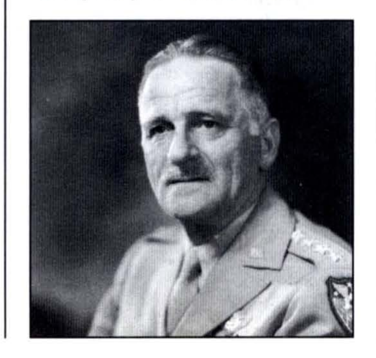
"De vez en cuando nos solían dar charlas sobre las experiencias de las tripulaciones de los bombarderos que habían saltado en paracaídas y que fueron capaces de escapar y regresar a casa. Nos decían que los trajes con calefacción no funcionaban muy bien sobre el terreno. Si los zapatos calentados no se soltaban debido al impacto de la apertura del paracaídas sólo duraban más o menos un par de kilómetros antes de estropearse. Por aquella razón, la mayoría de los hombres se ataban los zapatos de la infantería de tierra al atalaje del paracaídas".

Había algo de locura en todo aquello. A veces un Liberator regresaba con el interior cubierto de vómitos y sangre. Un navegante tenía una caja de madera en la que guardaba como recuerdos los pasadores de metal con la identificación que se quitaban de los morros romos de las bombas antes de lanzarlas. Después de las misiones los que no tenían que ser arrastrados fuera de los Liberator o llevados con urgencia a la unidad de quemados, recibían zumo de uva, caramelos y raciones de whisky.

El alcohol fluía en el club de oficiales. En una base, cuando un hombre se emborrachaba era alzado en la silla, se le pintaban las suelas de

Los primeros Liberator en Inglaterra eran modelos B-24D en color aceituna pardo con el morro acristalado a los que les faltaba la torreta delantera instalada en las versiones posteriores. Esta espectacular instantánea de los bombarderos atravesando el barro en el camino hacia una misión muestra a los B-24D del 44 BG, cuya insignia de los *Flying Eightballs* es fácilmente detectable en el morro del avión guía.

El Maj Gen Carl A. *Tooey* Spaatz mandó la 8ª Fuerza Aérea desde el 4 de mayo de 1942 hasta el 30 de noviembre de 1942, aunque mantuvo una enorme dependencia del Maj Gen Ira Eaker, por entonces jefe del VIII Mando de Bombarderos, en cuanto al funcionamiento práctico de la evolución de la estrategia de bombardeo. Spaatz era poco entusiasta en cuanto a la opinión de Eaker (según se expresó en un informe a Spaatz) de que "una gran fuerza de bombarderos diurnos pudiera operar sin cobertura de caza y sin bajas excesivas contra objetivos materiales en cualquier parte de Alemania"





El símbolo de los *Eightballs* del 44 BG, divertido, impertinente y letal, procedía de la bola más importante en el billar.

los zapatos de negro, se le daba la vuelta y se le levantaba hasta una altura tal que las huellas de los zapatos mancharan el techo blanco. Cuando la "guerra de los mil días" de la 8ª Fuerza Aérea finalmente terminó, el techo estaba negro.

La selección de cada hombre de las palabras sobre cómo era volar y combatir en los Liberator en Europa tiene un tono diferente, una acidez distinta, pero la inmediatez, el miedo y el horror se perciben. E hicieron todo aquello como parte de una unidad que superficialmente era, simplemente, otra "fuerza aérea con un número" de entre muchas, aunque llegó a convertirse en la flota aérea más poderosa de todos los tiempos.



El Lt Gen Ira C. Eaker se convirtió en el jefe de la 8ª Fuerza Aérea el 1 de diciembre de 1942, sustituyendo al Maj Gen Carl A. *Tooey* Spaatz. Eaker había mandado con anterioridad el VIII Mando de Bombarderos. Eaker, en ocasiones acusado de no apreciar la importancia de las escoltas de caza, fue uno de los únicos tres oficiales que fueron ascendidos a la graduación de general con cuatro estrellas después de retirarse, junto con James H. Doolittle y Benjamin O. Davis. Las relaciones entre Eaker y Doolittle fueron correctas; bien familiarizados el uno con el otro durante décadas, no se llamaban entre sí por el nombre propio sino como "General".

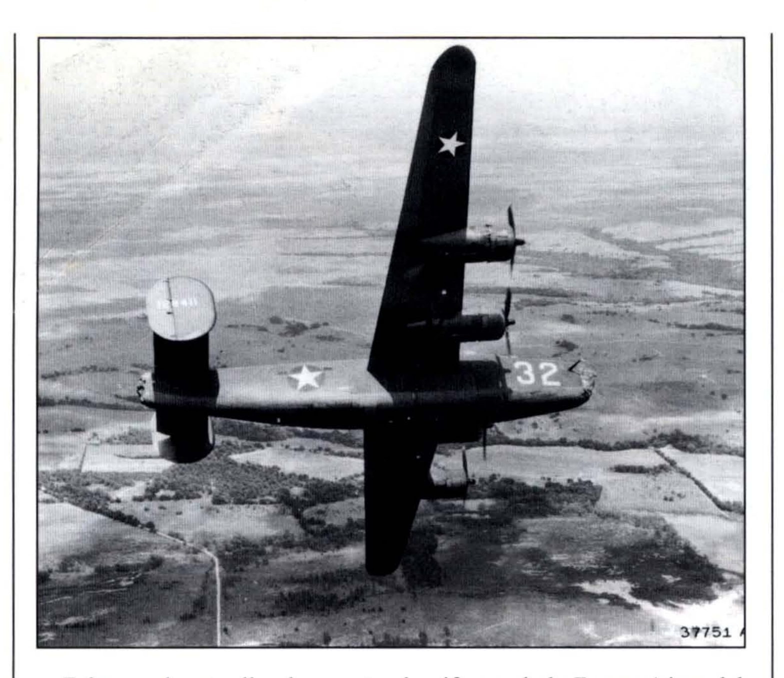
El Origen de la 8ª Fuerza Aérea

Tal y como lo veían los estadounidenses (olvidando con frecuencia que sus amigos británicos llevaban combatiendo más de dos años antes de que ellos empezaran), iban a utilizar las Islas Británicas como un peldaño dentro de una guerra que finalmente conduciría a la invasión de la Europa ocupada y a la derrota de Alemania. Aunque escasamente preparado para la guerra y lento en acelerar las posibilidades de su enorme centro industrial, Estados Unidos disponía de "grandes bombarderos" (ningún otro país tenía tantos bombarderos pesados cuatrimotores) y grandes ideas. Desde el comienzo, algunos oficiales superiores de la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra debieron de sentir que la 8ª Fuerza Aérea llegaría a ser tan enorme como en sus sueños.

Un veterano describió el humilde comienzo de la 8ª Fuerza Aérea de esta forma:

"Los hombres con visión podían ver cómo colocaban mil bombarderos en el cielo de Europa. Pero cuando Ira Eaker llegó a Inglaterra llevaba cinco hombres con él y con eso fue con lo que empezaron".

Por supuesto que no fue Eaker, sino el Maj Gen (General de División) Carl *Tooey* Spaatz el que mandó en primer lugar la 8ª Fuerza Aérea (desde el 5 de mayo de 1942), pero Eaker, que encabezó el Mando de Bombarderos bajo Spaatz antes de sustituirle en el puesto superior (el 1 de diciembre de 1942), fue el jefe de bombarderos en Inglaterra prácticamente desde el principio.



Aunque no tomada en la zona de responsabilidad de la 8ª Fuerza Aérea, merece la pena incluir esta perspectiva inferior de un B-24D de la primera época. Más de medio siglo después, los áticos y los sótanos de los miembros de las tripulaciones de los B-24 están repletos de imágenes de primer plano de las "ilustraciones de los morros" (un término que no existió durante la II Guerra Mundial) y de las tripulaciones posando junto a los aviones. Sin embargo, es casi imposible encontrar imágenes completas de los aviones en vuelo, especialmente de los B-24D.

Eaker, y el resto, llevaba puesto el uniforme de la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra (AAF), una sección del Ejército de Tierra de Estados Unidos. La guerra se combatió y se ganó sin que los estadounidenses dispusieran de una fuerza aérea como un ejército independiente. Para los sempiternos y confusos historiadores, estos hombres eran miembros simultáneamente tanto de la AAF como de la Aviación del Ejército. Este último término se aplicó a la gente durante todo el conflicto, mientras que las personas, los aviones, las armas, las bombas y las bases pertenecían todos a la AAF. Contrariamente a las millones de palabras publicadas en los textos de historia, el término correcto no era "USAAF", dado que a la AAF nunca le precedió un prefijo "US". Y el término Fuerza Aérea del Ejército de Tierra siempre era plural.

Con un puñado de hombres creando lo que se convertiría en la flota aérea más grande de la Historia, la 8ª Fuerza Aérea (la forma correcta era escribir la palabra y no convertirla en 8ª) evolucionó como una organización con cuatro componentes principales: el Mando del Servicio Aéreo, el Mando de Apoyo Aeroterrestre, el Mando de Caza y el Mando de Bombarderos. Estos cuatro mandos se identificaban habitualmente con un ocho en números romanos antes de sus denominaciones. El VIII Mando de Bombarderos de Eaker se desarrolló por sí mismo y, a su debido tiempo, dispondría de dos unidades de B-17 Flying Fortress por cada unidad de B-24 Liberator. Y bajo este cuartel general se formarían en el espacio de un año tres divisiones aéreas, con la 2ª División Aérea asumiendo la responsabilidad de la mayor parte de las alas, grupos y escuadrones de combate de B-24, pero esa estructura de mando sería cosa del futuro.

Hubo cuatro lumbreras entre los hombres que acompañaron a Eaker a Inglaterra. Entre ellos había un oficial joven, el Capt (Capitán) Beirne Lay Jr, que posteriormente mandaría el 487 BG. Otra figura clave de esta historia fue el Col (Coronel) Frank Armstrong, jefe del 97 BG. Posteriormente llegaría a ser el único general en mandar un grupo de bombardeo dentro de la 8ª Fuerza Aérea cuando asumió el mando del 306 BG

"Parecían muy jóvenes, pero se hicieron viejos muy rápidamente", dijo un tripulante que expresó la realidad, aunque sin mucho fundamento gramatical. El S/Sgt Harold S. *Dutch* Erbe (fila delantera, extremo izquierdo) voló como mecánico tirador con estos tripulantes de los Liberator en el 579 BS/392 BG. Esta fotografía de la tripulación salta un poco por delante de nuestra historia ya que Erba y sus compañeros de tripulación entraron en acción en 1943 y continuaron hasta 1944, pero ilustra la tranquila determinación y la brusca actitud de los aviadores estadounidenses de los B-24 mientras la 8ª Fuerza Aérea crecía en tamaño y comenzaba a tener influencia en el conflicto europeo.



en enero de 1943. Armstrong fue la principal inspiración del personaje del Gen Frank Savage de Beirne Lay y Cy Bartlett en su clásica novela *12 O'Clock High*. Cuando alguien tuvo que mandar la primera misión de bombarderos pesados de la 8ª Fuerza Aérea sobre Europa el 17 de agosto de 1942, Armstrong aceptó el trabajo. Aquella misión fue realizada por los B-17 Flying Fortress.

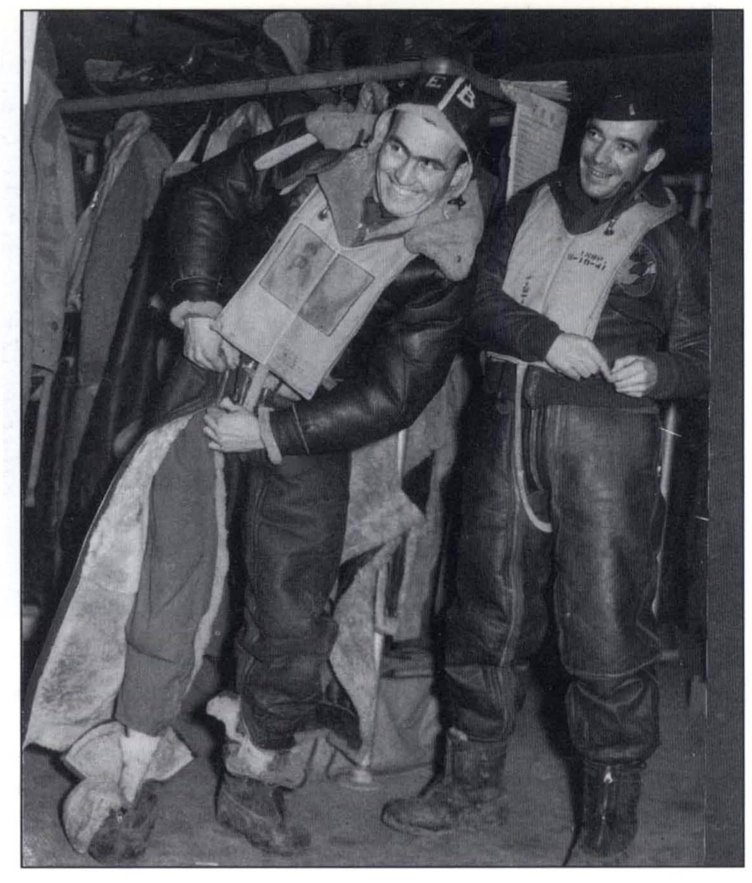
El Plan de Bombardeo

Los estadounidenses llegaron a Inglaterra preparados para utilizar los B-17 y los B-24 Liberator, que pronto les siguieron, y bombardear la Europa ocupada por los alemanes a la luz del día. Al principio, tenían pensado hacer esto sin escolta de caza o con una escolta mínima. La Royal Air Force (RAF), cuyas tripulaciones de Lancaster y Halifax ya habían acumulado una considerable experiencia machacando el continente durante las horas nocturnas, se mofaban de los bombardeos a plena luz del día.

"Bien pagados, bien dotados y aquí están", era la manida aunque bien intencionada queja sobre los estadounidenses, que pululaban como un enjambre por las Islas Británicas, pero algunos también se preguntaban si es que no estaban todos locos. Una campaña de bombardeo desarrollada a plena luz del día era un plan lo suficientemente chiflado como para que muchos británicos sospecharan de él, otorgando a sus partidarios alojamiento en aquel que un día fuera el manicomio en el extremo más alejado del río Támesis en Londres, llamado Bedlam.

Pero ninguna otra cosa que no fueran los bombarderos diurnos se contemplaba seriamente en el Cuartel General de la 8ª Fuerza Aérea en Bushy Park (con nombre clave de *Widewing*), donde Spaatz instaló sus dependencias. Allí, Spaatz estableció la 1ª Ala de Bombardeo (B-17) y poco después la 2ª Ala de Bombardeo, que llegó desde Estados Unidos en septiembre de 1942 y comenzó a funcionar en Old Catton como la unidad de origen de los grupos de B-24 Liberator.

El primero de éstos fue el 93 BG, que estaba destinado a permanecer en combate desde el 9 de octubre de 1942 hasta el 25 de abril de 1945 y a participar en 396 misiones. El grupo fue apodado como *Ted's Traveling Circus* (Circo Ambulante de Ted) por su jefe, Col Edward J. (Ted) Timberlake Jr. Al igual que todos los pioneros de la 8ª, sus aviones no portaron inicialmente distintivos característicos de la unidad, aunque más tarde aquel mismo año adoptaron los distintivos británicos del plano de deriva durante el "servicio destacado" en el norte de África. En agosto y septiembre de 1943, el grupo adoptó como su distintivo la letra "B", dentro de un círculo en blanco, sobre el plano de deriva. Después de mayo de 1944 sus bombarderos volarían con metal natural, con las colas pintadas en amarillo oscuro y con una franja vertical negra.



Tripulantes de los B-24 Liberator vistiéndose para ir a la guerra en cotas elevadas. La 8ª Fuerza Aérea creció hasta convertirse en la flota aérea más poderosa de todos los tiempos, pero sus hazañas fueron siempre las de sus hombres, no las de sus aviones. Más de 100.000 de ellos combatieron en la guerra contra la *Fortaleza de Europa* de Hitler de día y a cotas elevadas, y para muchos los peligros del vuelo, incluido el frío, eran un enemigo tan peligroso como la artillería antiaérea o los cazas del Tercer Reich. Los uniformes para el frío, los chalecos salvavidas Mae West, las cazadoras de cuero y otras prendas hacían que el atuendo de los tripulantes de los Liberator fuera molesto y voluminoso.

El 9 de octubre de 1942 tuvo lugar la presentación de los Liberator sobre el continente. El recién llegado 93 BG contribuyó con 24 B-24D de un total de 108 bombarderos (siendo todos los demás restantes B-17) en un ataque de cinco grupos contra la ciudad francesa de Lille. Los blancos principales fueron las instalaciones de ingeniería y acero de la *Compagnie de Fives* y las instalaciones de vagones de carga y locomotoras *de Ateliers d'Hellemmes*.

Ted Timberlake despegó a las 07:47 para mandar la fuerza de Liberator a los mandos de su B-24D, apodado *Teggieann;* los P-38 Lightning y los Spitfire iban con ellos. Fue un hito dentro de los primeros dolores del crecimiento de la recién nacida 8ª Fuerza Aérea; esta era la primera vez que se habían enviado más de 100 bombarderos pesados en una incursión. La Luftwaffe estaba preparada y esperándoles con una agresiva combinación de Messerschmitt Bf 109 y Focke-Wulf Fw 190, que realizaron más de 70 pasadas contra los bombarderos en un duelo que se prolongó durante 30 minutos.

El Sgt (Sargento) Arthur Crandall, un tirador del 93 BG, derribó un Fw 190 cerca de Lille aquel día. Formaba parte de la tripulación del B-24 apodado *Ball of Fire*, pilotado por el Capt Joseph Tate. Aunque la función asignada de Arthur Crandall era la de ametrallador de cola, los informes del grupo no dejan claro si estaba a cargo de esa posición cuando reclamó aquel primer derribo histórico del 93 BG. Este éxito quedó mitigado por el hecho de que el grupo perdió un B-24 durante esta misión.

Hubo varios bombarderos apodados ***Spirit of '76*** **dentro de la 8ª Fuerza Aérea, una referencia a 1776, cuando los rebeldes estadounidenses combatieron contra los colonialistas británicos en la guerra de la independencia, y no está claro qué aparato aparece aquí. Se trata de un modelo B-24D, típico de los primeros Liberator que entraron en la refriega en Europa. El avión que se muestra probablemente pertenece a los** ***Flying Eightballs*** **del 44 BG.**



APARECE EL 44

Cuando se formó, el 44 BG fue el primer grupo de combate de Liberator dentro de la AAF. Fue el segundo (por detrás del 93 BG) en volar dentro de la 8ª Fuerza Aérea, donde fue asignado a la 2ª Ala de Bombardeo, que evolucionaría a 2ª División Aérea.

Los *Flying Eightballs* del 44 BG entraron en la refriega el 7 de noviembre de 1942. La primera operación del grupo se compuso solamente de siete Liberator, que crearon una diversión para un ataque de los Flying Fortress en otro lugar. El 44 estaba destinado a tomar parte en 343 misiones y a lanzar 18.980 bombas entre aquella fecha y el 25 de abril de 1945; de los grupos de B-24 sólo el 93 BG acumuló un total superior de misiones y lanzó más explosivos. Durante el transcurso de la guerra, este grupo perdería un extraordinario número de Liberator, 192, reclamando 330 cazas de la Luftwaffe derribados como compensación.

El grupo llegó a Inglaterra con los B-24D en color aceituna pardo. Inicialmente, carecieron de distintivos característicos, aunque la mayoría adoptaron los distintivos británicos de cola del "servicio destacado" en el norte de África. En septiembre de 1943, el 44 adoptó como su identificador de grupo un disco blanco que llevaba una "A" mayúscula azul en la parte superior del ala derecha y en el plano de deriva. Los escuadrones del grupo, y sus códigos finales, fueron los siguientes: 732 BS (E3), 733 BS (F8), 734 BS (E8) y 735 BS (H6).

A los diez días de unirse al 44 BG, el 93 perdió uno de sus escuadrones cuando se ordenó al 329 BS que se preparara para misiones especiales de ataques nocturnos. Apodadas como misiones *topos* por las tripulaciones que las realizaban, la función principal de esta unidad fue penetrar la "Fortaleza de Europa" de Hitler en malas condiciones climatológicas para alarmar a las unidades de defensa y de ataques antiaéreos del enemigo de la posible presencia de bombarderos y, por lo tanto, interrumpir la producción industrial. El experimento no duró mucho tiempo y su contribución a la reducción de la producción de guerra del Tercer Reich fue cuestionable en el mejor de los casos.

El Gen Henry H. *Hap* Arnold, general al mando de la AAF (Fuerza Aérea del Ejército de Tierra) superó numerosos obstáculos en los años previos a la guerra para formar una fuerza estratégica de bombarderos pesados cuatrimotores. Después de enviar a los bombarderos a trabajar con la 8ª Fuerza Aérea, Arnold los visitó con frecuencia desde Washington y, algunas veces, participó en decisiones en campaña. Aunque hay informes contradictorios sobre su opinión, parece que Arnold prefería el B-17 Flying Fortress antes que el B-24 Liberator y que era reacio a ver el nuevo bombardero de Consolidated utilizado en grandes cantidades en Europa.

La Creciente Guerra

A finales de 1942 el sueño de una flota aérea que oscureciera los cielos de la Alemania de Hitler era todavía una fantasía en las mentes de unos pocos jefes, pero según iba aumentando la batalla llegaban más B-24. El 44 BG había sido el segundo grupo de Liberator en llegar a Inglaterra, unas pocas semanas por detrás del 93. Ningún otro se unió a la refriega durante 1942, pero en cualquier caso, mientras tanto, la 8ª Fuerza Aérea iba a ser distraída por los acontecimientos en Oriente Próximo.



El 20 de octubre de 1942 el Gen Dwight D. Eisenhower emitió una directiva que indicaba la urgencia inmediata de la operación *Torch* (la invasión aliada del norte de África) y la exigencia de que la 8ª Fuerza Aérea protegiera, como una cuestión de prioridad máxima, el movimiento de los hombres y los suministros desde el Reino Unido al norte de África. Esto había que hacerlo localizando y destruyendo los fondeaderos de los submarinos alemanes en la costa occidental de Francia, con los muelles de los buques como blancos secundarios para estas misiones y con las fábricas y los depósitos de aviones alemanes en Francia recibiendo una prioridad menor.

Sin embargo, Spaatz informó al jefe de la AAF, Gen Henry H. *Hap* Arnold, de que las operaciones contra los fondeaderos de los submarinos podrían resultar demasiado costosas para los resultados que podían obtener. Al considerar que estos fondeaderos eran inmunes a los bombardeos desde altitudes normales, Spaatz planeó operar en cotas tan bajas como 4.000 pies (1.220 metros) y aceptar mayores índices de bajas. La primera misión la realizaron los B-17, que todavía disfrutaban de una mayor confianza por parte de los jefes de la 8ª Fuerza Aérea.

Los Liberator quedaron en una fase más lenta, con dos escuadrones del 93 BG prestados por un breve espacio de tiempo al Mando de Costa de la Royal Air Force para las patrullas antisubmarinos en la Bahía de Vizcaya. El 21 de octubre de 1942, el *Ted's Traveling Circus* lanzó 24 Liberator en un ataque previsto a bajo nivel contra los fondeaderos de submarinos en Lorient, Francia, pero debido al 100% de cobertura de nubes, fueron incapaces de bombardear el blanco. Una misión a Brest de 12 Liberator, el 7 de noviembre de 1944, también produjo pocos resultados, aunque señaló el primer combate del 44 BG, que envió siete aviones en una acción de diversión.

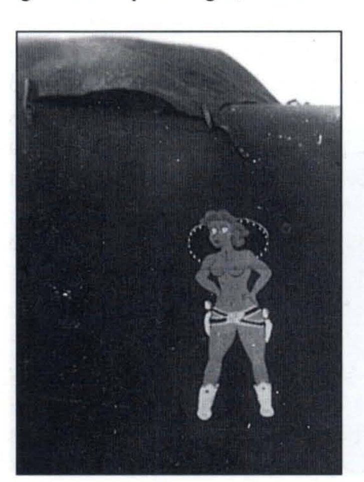
Dos días después, un ataque combinado de 33 B-17 y 12 B-24 contra St. Nazaire provocó la pérdida de tres Fortress y un Liberator, daños graves en casi todos los aviones que participaron y una importante reconsideración de la utilización de los bombarderos pesados para atacar las instalaciones de los submarinos. Desde entonces en adelante, los bombarderos pesados no bombardearían desde cotas tan bajas como ha-

bía establecido Spaatz inicialmente, ni desde cotas medias de en torno a 17.500 pies (5.334 metros) como en la incursión de St. Nazaire, sino desde la altura óptima de 25.500 pies (7.772 metros). En Bushey Park hubo un cierto debate en torno a dar prioridad a otros blancos y saltarse por completo los fondeaderos de los submarinos.

El Rey de Inglaterra visitó el 93 BG el 13 de noviembre de 1942, siendo ésta la primera visita de George IV a un grupo de bombarderos pesados estadounidenses. Al día siguiente, el 93 envió 13 B-24 para acompañar a 21 B-17 en una nueva visita a St. Nazaire desde una altura mayor, mientras que el 44 organizó media docena de Liberator como diversión. A continuación hubo misiones a Cherbourg y a Lorient. Mientras atacaban este último blanco, el 18 de noviembre de 1942, el B-24D *Katybug* del 93 BG perdió dos motores y chocó cerca de Alconbury, muriendo seis de los diez hombres de a bordo. Esto no impidió otro ataque contra Lorient el 22 de noviembre de 1942 en el que siete B-24 del *Circus* acompañaron a 68 B-17.

El 13 de diciembre de 1942 el 93 BG fue sacado de Inglaterra y enviado al norte de África. En esta ocasión, fue transferido a la 12ª Fuerza Aérea, aunque en un posterior traslado a la misma región se situaría en el ámbito de la 9ª Fuerza Aérea, contribuyendo de esta forma con sus Liberator al bombardeo aéreo de los puertos de suministros del Eje. En el norte de África, los hombres se encontraron con instalaciones primitivas, vientos furiosos, lluvia y barro. En ciertos momentos, resultaba imposible hacer rodar un Liberator por la pista porque el barro se convertía en un obstáculo. En última instancia, el 93 BG realizó 22 misiones en 81 días antes de volver a Inglaterra. Pero otro viaje al norte de África le esperaba en el futuro al *Ted's Traveling Circus*.

El 44 BG terminó 1942 en Inglaterra atacando Abbeville el 6 y el 12 de diciembre. Ocho días más tarde una docena de Liberator de los *Eightballs* pudieron unirse a 71 Fortress en una incursión contra un centro de suministros de la Luftwaffe en Romilly-sur-Seine. En aquel momento, los miembros del 44 BG no sabían que ellos también se encontrarían pronto en el norte de África. Por delante, había un lugar para el que ningún Flying Fortress tendría las "piernas lo suficientemente largas" como para llegar, Ploesti.





El *Pistol Packin' Mama*, como muchos Liberator, pasó a través de diversas combinaciones de apodos y dibujos en el morro. Este avión era el B-24D-160-CO 42-72858 de la fábrica de San Diego y prestó sus servicios con los *Flying Eightballs* del 44 BG, pero no por mucho tiempo; lleno de caricaturas y dibujos en el morro, *el Pistol Packin' Mama* se desvió a la neutral Suecia y fue internado "durante el resto de la guerra" hasta que fue desguazado en la posguerra.

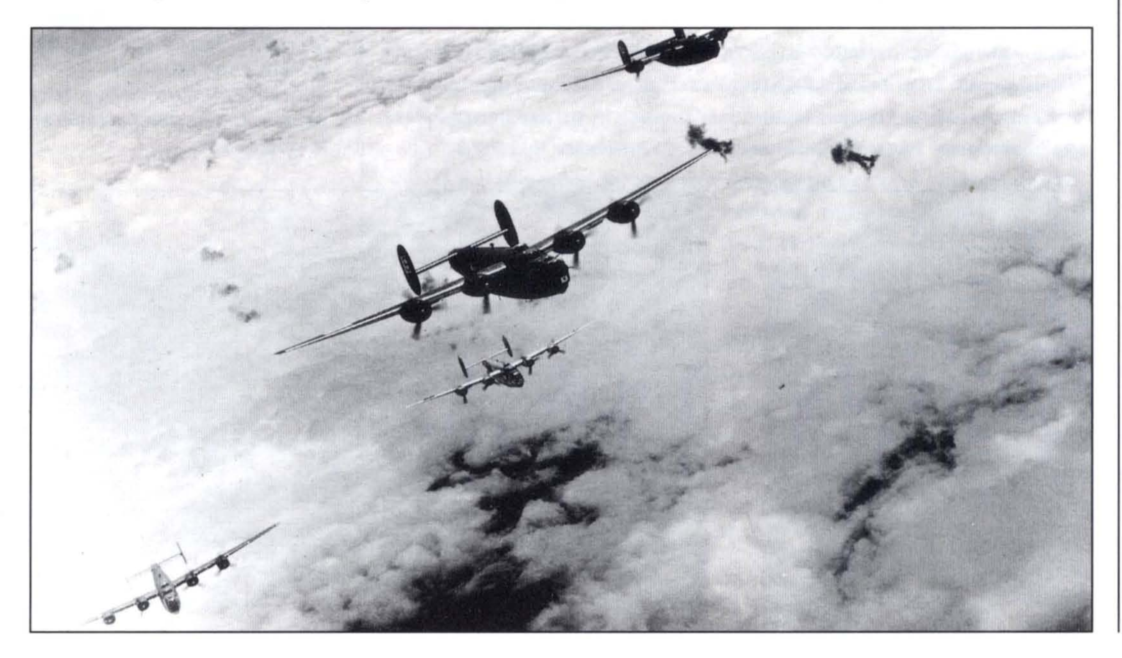
1943

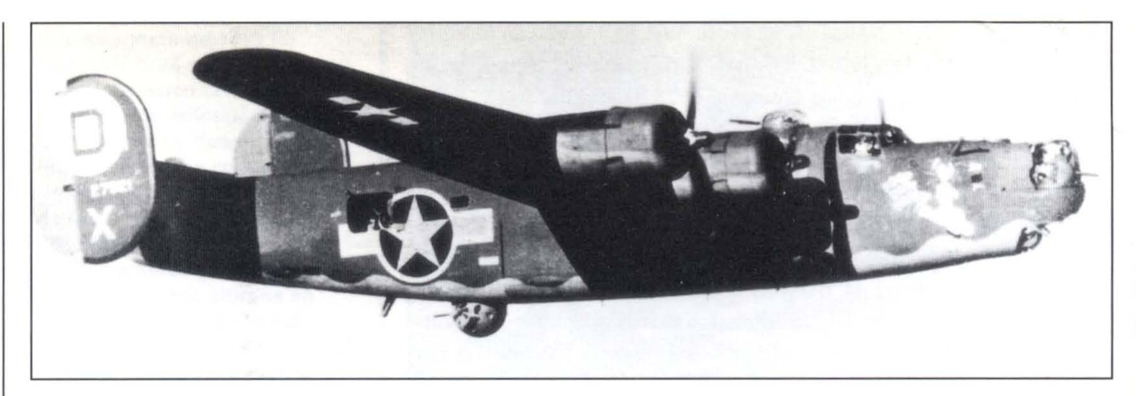
A comienzos de 1943 un oficial del 93 BG que estaba en la "vía rápida" era George S. Brown, futuro jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea. Brown mandaba el 329 BS del 93 BG y fue asignado a funciones de "alto secreto" en el otoño de 1942. Cuando el resto del 93 BG partió hacia el norte de África para el invierno de 1942-1943, el escuadrón de Brown permaneció en Inglaterra. El 2 de enero de 1943, cuatro Liberator del 329 BS, incluido uno pilotado por Brown, despegaron desde Inglaterra para realizar la primera penetración del espacio aéreo alemán jamás realizada por los bombarderos de la AAF. La denominaron *topo*.

Utilizando los equipos de navegación facilitados por la RAF, los cuatro Liberator modificados tenían que lanzar sus bombas sobre Bremen, Hanover y Osnabruck a través de una espesa cobertura de nubes. Pero cuando la escuadrilla se fue aproximando al norte de Alemania, repentinamente la situación climatológica se despejó. Al haber sido informados de que no debían arriesgarse a permitir que sus equipos clasificados cayeran en manos de los alemanes, la misión fue suspendida. Viraron hacia el Mar del Norte y lanzaron sus bombas. Los sensores asignaron algunas restricciones a la noticia de que los bombarderos estadounidenses habían entrado en Alemania. Los equipos utilizados por el 329 y las técnicas desarrolladas dentro del escuadrón facilitaron la base para el PFF o método de bombardeo mediante señalizadores, que llegó a ser tan crucial para las operaciones de bombardeo pesado de Estados Unidos después del otoño de 1943.

Brown se convirtió posteriormente en el segundo jefe de grupo del 93 BG. Después de finalizar su periodo de servicio, fue trasladado al

Ninguna visión de los años de la guerra se ajusta lo suficiente a la cruda impresión de una formación de bombarderos pesados cuatrimotores cruzando el camino del peligro. Lo que se podría tomar erróneamente como claros en la típica cobertura de nubes europea son realmente en esta fotografía explosiones de la artillería antiaérea acechando a estos Liberator. El año es 1943 y el blanco era Pas de Calais, en Francia.





Se puede ver aquí al B-24H *Poop Deck Pappy*, del 577 BS/ 392 BG, volando a gran altura sobre Norwich, en Norfolk, a su regreso de la misión del 10 de octubre de 1943 a Oslo, en Noruega. El 18 de noviembre de 1943 los cazas alemanes derribaron al *Poop Deck Pappy* sobre el Mar del Norte. Toda su tripulación murió.

Cuartel General de la 2ª División Aérea y desde allí de vuelta al recién construido edificio del Pentágono en Washington DC.

El 12 de marzo de 1943 el 329 BS volvió bajo el control del 93 BG, con su experimento de tres meses como *topo* (la penetración de los cielos enemigos por la noche y en malas condiciones climatológicas para "pellizcar" las defensas alemanas) considerado como algo menos que un éxito.

Mientras tanto, los B-24 habían continuado con sus ataques esporádicos contra St. Nazaire. El 3 de enero de 1943 el 44 BG sufrió el aterrizaje forzoso de tres Liberator debido a la falta de combustible mientras volvían a casa después de bombardear los fondeaderos de los submarinos.

El 27 de enero 20 bombarderos del 44 BG, además de siete del 93 BG, se unieron a 64 Fortress en un ataque contra la base naval de Wilhelmshaven. Acosados por la mala situación climatológica y por problemas de formación, sólo la mitad de los Liberator lanzaron su material explosivo sobre el blanco. De hecho, ni uno solo de los Liberator fue efectivo debido a una combinación de errores climatológicos y de navegación. Con todo, fue el primer bombardeo convencional del suelo alemán por parte de los bombarderos pesados estadounidenses.

El 13 de febrero, dos docenas de Liberator del 44 BG y el 93 BG bombardearon Dunquerque. Al día siguiente, cuando los Fortress y los Liberator regresaron a St. Nazaire, dos B-24 de los *Eightballs* chocaron sobre el Canal de la Mancha.

Después de una misión el 8 de marzo a Ruán, que produjo unos resultados mediocres, se organizó una misión más ambiciosa el 14 de mayo de 1943 cuando 136 bombarderos, incluidos 21 Liberator, atacaron los astilleros de Kiel. Fue un día sangriento para el 44 BG, que perdió seis B-24, incluido uno que cayó al mar después de que su tripulación hubiera saltado en paracaídas. Los *Eightballs* recibieron su primera Mención Distinguida de Unidad por haber pagado un alto precio en aquel ataque.

Hubo otras incursiones hasta Burdeos y La Pallice, pero la campaña contra las instalaciones de los submarinos estaba a punto de quedar eclipsada por otra prioridad.

Llega el 389

Conocidos como los *Sky Scorpions*, el 389 BG se formó en Inglaterra el 9 de julio de 1943 bajo el mando del Col Jack W. Wood y fue inmediatamente enviado en "servicio destacado" a Libia. Este grupo recibió inicialmente los B-24D y durante el transcurso de la guerra también utilizó los modelos H-, J-, L- y M-. Después del servicio destacado en el

norte de África, los *Scorpions* situaron su base en Hethel, en Norfolk. En última instancia, el 389 BG realizó 321 misiones, finalizando su última incursión operativa sobre Alemania el 25 de abril de 1945.

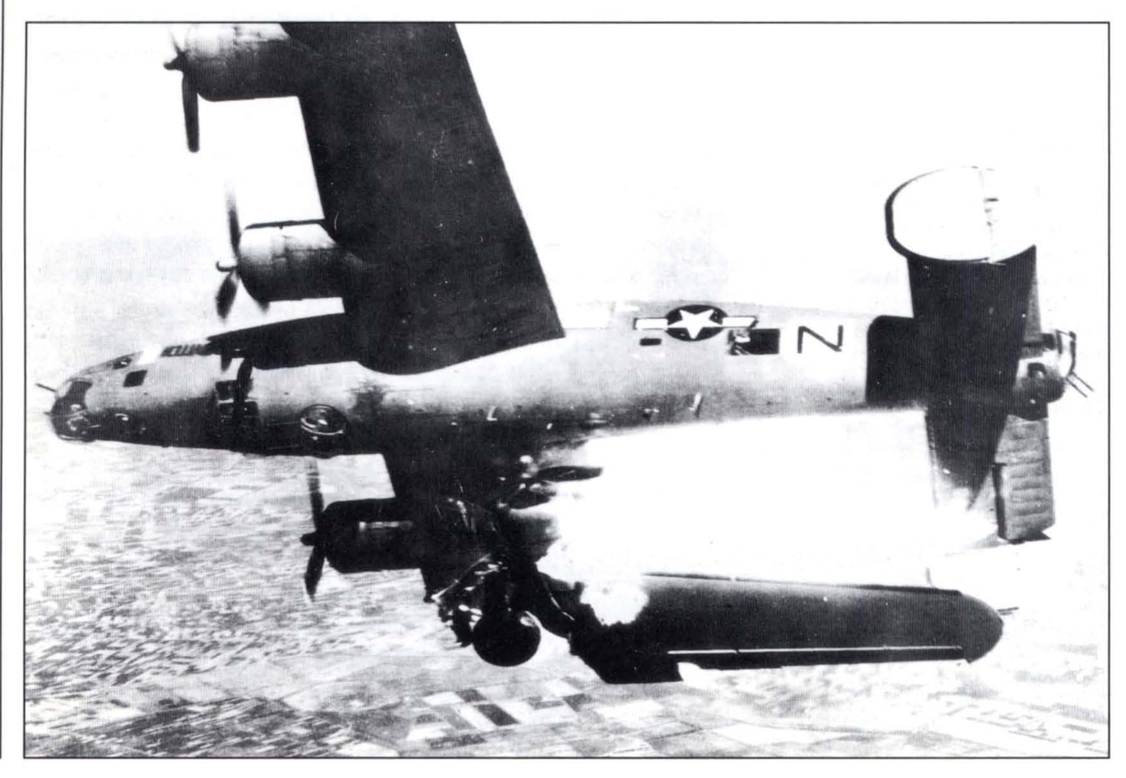
Cuando llegó a Inglaterra el 11 de junio de 1943 para asumir el mando del 389 BG, el Col Jack W. Wood se encontró con que su primera tarea era aumentar la intensidad del bajo ritmo de la base inglesa.

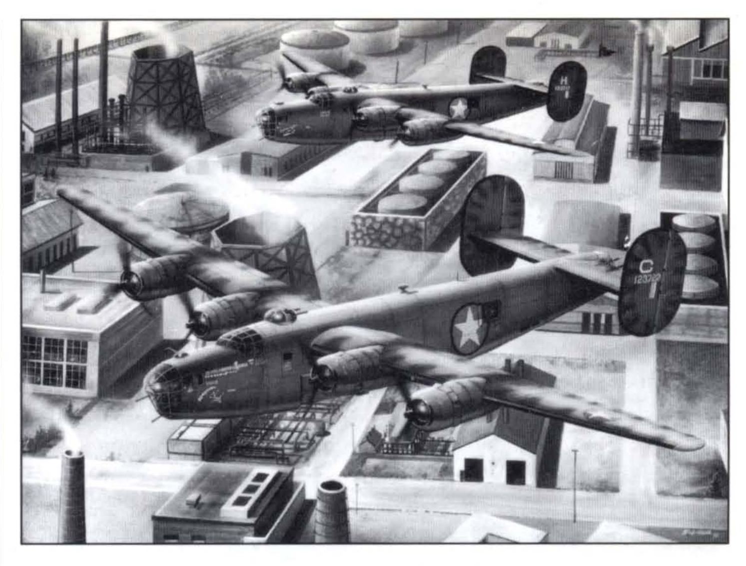
El 93 BG, por entonces mandado por el Lt Col (Teniente Coronel) Addison *Bake* Baker salió de Inglaterra a finales de junio de 1943, seguido poco después por el 44 BG y el 389 BG. En cinco rudimentarias "bases" en torno a Benghazi, en Libia, intentaron adaptarse a las condiciones, que eran muy diferentes de las de Inglaterra. Aunque no fueron alcanzados directamente, los grupos estuvieron cerca una noche cuando los saboteadores italianos desembarcaron de un minisubmarino, mataron a dos estadounidenses e hicieron explotar cuatro aviones. Y lo que es más importante, aunque siempre se habían quejado de las nubes y de la lluvia en Inglaterra, ahora maldecían los vientos y la arena.

En el "servicio destacado" y ya no por más tiempo en los registros de la 8ª Fuerza Aérea, los escuadrones de Liberator procedentes de Inglaterra realizaron unas cuantas misiones (diez por parte del 44 BG y del 93 BG y seis del 389) como parte de la operación *Husky*, el apoyo de los desembarcos aliados en Sicilia. En la primera de estas misiones, el 2 de julio de 1943, contra los campos de aviación en Italia, el B-24D del 1Lt (Teniente) Robert Lehnhaisen (del 44 BG) sufrió numerosos impactos y se estrelló en el mar. Afortunadamente, un buque dragaminas británico envió una lancha de rescate que salvó a Lehnhaisen y a varios de sus hombres.

Se enviaron un total de 124 Liberator desde Inglaterra al desierto del norte de África; no quedó ni uno solo en la "jurisdicción" local de la

Una de las fotografías más dramáticas de la guerra, sacada en este caso del orden cronológico, fue la del B-24L *Stevonovitch II*, del 779 BS/464 BG, no asignado a la 8ª Fuerza Aérea sino a la 15ª Fuerza Aérea. Fue en una pasada rutinaria cuando resultó alcanzado por la artillería antiaérea tal y como aparece aquí. Sólo un hombre, el operador de la unidad de radio de este bombardero *Mickey*, Lt Edward P. Walsh, pudo salvarse al saltar en paracaídas con éxito.





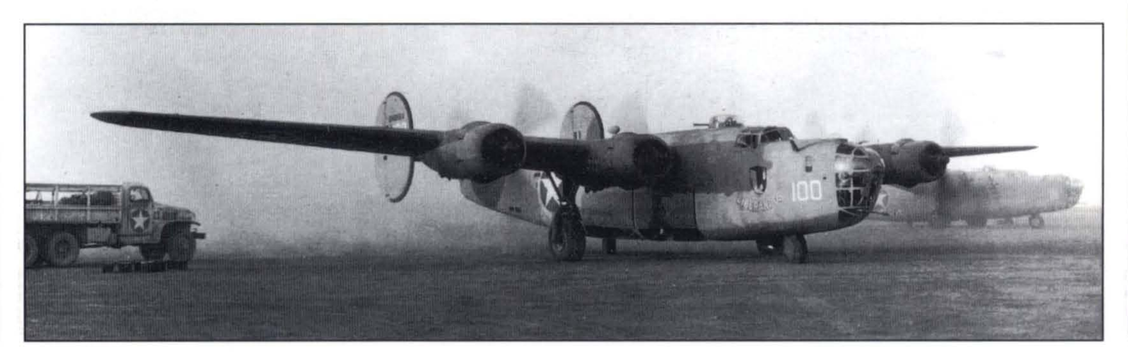
El 1 de agosto de 1943 la fuerza de B-24 enviada para atacar el núcleo central del complejo de refinerías petrolíferas de Ploesti, en Rumanía, estaba compuesta de dos grupos de bombardeo de la 9ª Fuerza Aérea (98 BG y 376 BG) y de tres de la 8ª Fuerza Aérea (44 BG, 93 BG y 389 BG), estos últimos en "servicio destacado" desde Inglaterra. Este cuadro de Bob Hill, reproducido con su permiso, muestra al B-24D *Bomerang* (que también aparece en la portada) sobre el blanco, acompañado del B-24D *Exterminator*, que no logró regresar. Los dos pertenecían al 328 BS/93 BG.

8ª Fuerza Aérea. Los hombres "destacados" desde Inglaterra volaron y se adiestraron junto con dos grupos de Liberator que pertenecían a la 9ª Fuerza Aérea (y pronto se unieron a la recién nacida 15ª). Se trataba de los *Liberandos* del 376 BG, bajo el Col K. K. Compton, y los *Pyramiders* del 98 BG, bajo el Col John *Killer* Kane. Habría resultado difícil encontrar dos jefes con más espíritu, o dos hombres más diferentes. Compton era visto como un hombre tranquilo y relajado, aunque estricto y severo, mientras que a Kane le faltaba calidez por completo, pero no tenía igual como jefe y como aviador.

Junto con el muy experimentado, y muy apreciado, Leon Johnson del 44, el altamente hábil Baker, del 93, y el recién llegado Wood, del 389, (de hecho, todos los hombres de los cinco grupos de bombardeo pesado de B-24) se prepararon para una de las operaciones más extraordinarias organizadas durante la II Guerra Mundial. Y comenzaron con más práctica, más y más vuelos de adiestramiento extenuantes sobre las arenas libias. Incluso un hombre ciego podría haber adivinado que los B-24 se estaban preparando para una misión secreta, volando tan bajo que rozaban con las panzas el desierto.

Los aliados estaban convencidos de que enviar una flota de bombarderos pesados contra la producción petrolífera alemana supondría un golpe importante y alteraría el curso de la guerra. El año anterior, el 12 de junio de 1942, los B-24 pertenecientes a una unidad denominada Halpro se habían convertido en los primeros bombarderos pesados esta-

Estos aeroplanos, y la base, no son de la 8ª Fuerza Aérea sino que esta imagen de las hélices girando y el torbellino de arena ilustra las condiciones que se encontraron el 44 BG, el 93 BG y el 389 BG cuando se unieron a la operación *Tidal Wave*. Este B-24D Liberator del 376 BS de la 9ª Fuerza Aérea vuelve a Benghazi, Libia, tras el ataque del 1 de agosto de 1943 contra Ploesti.



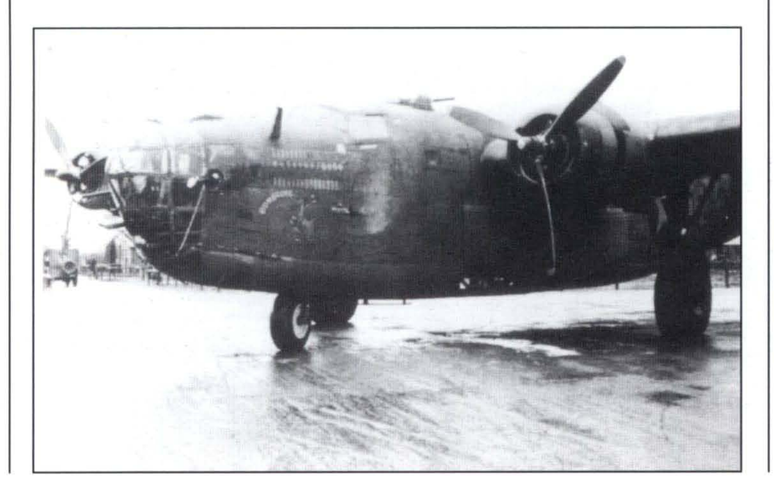


dounidenses en atacar la "Fortaleza de Europa" con una misión contra las refinerías petrolíferas de Ploesti. Los aliados ya disponían de una fuerza de Liberator mucho mayor en el norte de África y se organizó una incursión mucho más ambiciosa contra Ploesti. Todo era muy secreto, pero no difícil de imaginar. El segundo ataque contra Ploesti iba a tener el nombre clave de *Tidal Wave*.

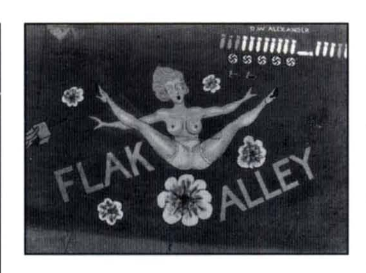
Aunque el acontecimiento tuvo lugar en el "territorio" de la 9ª Fuerza Aérea, los jefes de la 8ª Fuerza Aérea estuvieron íntimamente ligados al planeamiento de aquella misión de larga distancia y baja altura sobre Ploesti, especialmente el antiguo jefe del 93 BG, Col Ted Timberlake.

El B-24D Liberator era quizás el único bombardero pesado adecuado para esta misión. El modelo D, la primera versión que entró en combate con la 8ª Fuerza Aérea y la única en el frente a mediados de 1943, iba impulsado por cuatro motores radiales turbopropulsados Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp de 895-kW. Tenía reconocida una velocidad máxima de 291 millas por hora (467 km/h). En una misión práctica, con una carga de combustible real, el B-24 podría llevar una carga

La fotografía más famosa jamás tomada de los B-24 Liberator fue realizada sobre el complejo de refinerías petrolíferas de Concordia Vega en Ploesti, pero no en la misión del 1 de agosto de 1943, sino de hecho mucho más tarde en la guerra, el 21 de marzo de 1944. Por aquel entonces, la 9ª Fuerza Aérea del "segundo frente" era un operador de primera línea de los bombarderos pesados.



El B-24D *Bomerang* del 328 BS/93 BG. Este famoso bombardero fue enviado a la AAF el 23 de julio de 1942. Este avión voló en la misión del 9 de octubre de 1942 hasta las instalaciones metalúrgicas de Lille, en Francia, pasó al servicio destacado para participar en el ataque contra Ploesti del 1 de agosto de 1943 y, a continuación, regresó a Inglaterra para convertirse en el primer Liberator de la 8ª Fuerza Aérea en completar 50 misiones de combate.



de bombas superior a la del B-17, normalmente 8.000 libras (3.628 kg) frente a 6.000 libras (2.721 kg). También podía llevar cualquier carga más lejos y volar más rápido. Pero el modelo B-24D no estaba bien equipado con blindaje o armas defensivas, aunque la carga útil, la velocidad y el radio de acción eran las cualidades más necesarias en el ataque contra Ploesti y el B-24D disponía de todas ellas.

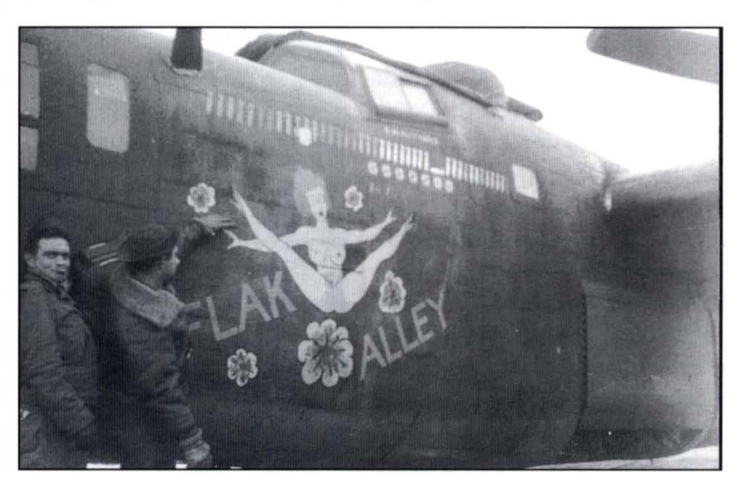
El jefe de las fuerzas aéreas en la región, Maj Gen Lewis H. Brereton, se encontraba en el norte de África tras las horribles derrotas de las Islas Filipinas en 1941 y Java en 1942. Había sido el jefe aéreo del Gen MacArthur y no había podido utilizar en gran medida su fuerza de bombarderos de forma eficaz. Fue Brereton el que se decidió por una misión a baja altura. Su valoración definitiva antes de que se realizara la incursión fue ésta:

"Esperamos que nuestras bajas sean de un 50%, pero incluso si perdemos todo lo que hemos enviado pero alcanzamos el blanco merecerá la pena".

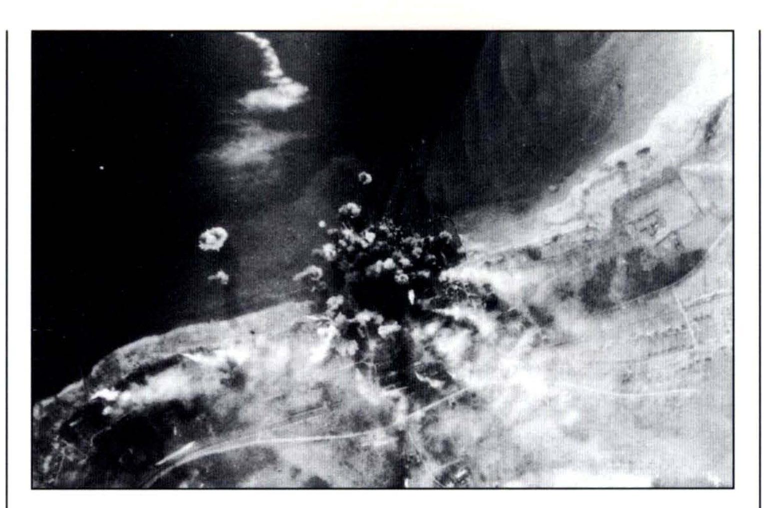
Unos 179 B-24 constituyeron la *Tidal Wave,* que partió de las arenosas bases en torno a Benghazi a las 04:00 del 1 de agosto de 1943. Los de la 8ª Fuerza Aérea mantuvieron su camuflaje en color aceituna pardo, mientras que los que pertenecían a la 9ª Fuerza Aérea llevaban un diseño en color arena; los *Eightballs*, los *Traveling Circus*, los *Sky Scorpions*, los *Liberandos* y los *Pyramiders* partieron hacia el cielo, poniendo por fin en funcionamiento todo aquel adiestramiento en cotas bajas.

Un avión se estrelló al despegar, otro cayó al mar y el B-24 guía fue atacado por un Bf 109, obligándole a lanzar sus bombas al mar rápidamente y estrellándose. Por último, hasta diez Liberator tuvieron que suspender la misión y regresar a la base ya que sus motores fallaron por culpa de la persistente arena.

La fuerza de ataque se tenía que dirigir al norte hacia Corfú, para luego virar hacia el noreste. En Corfú, el bombardero guía B-24D *Wongo-Wongo* del 512 BS/376 BG, pilotado por el 1Lt Brian Flavelle, co-



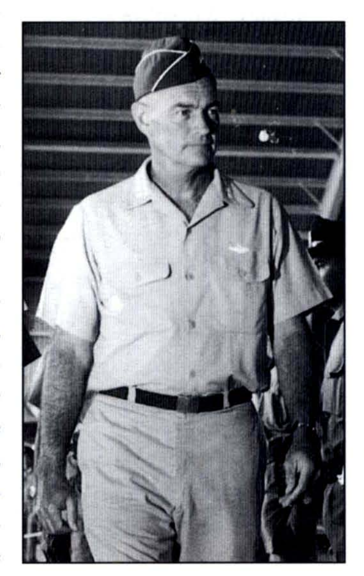
El B-24D *Flak Alley* mostraba una atlética y joven mujer sin nada puesto excepto las bragas. La fotografía superior muestra a este bombardero en enero de 1944, mientras que la instantánea más grande, tomada dos semanas después, revela lo rápido que había aumentado su marcador. El *Flak Alley*, que perteneció al 68 BS/44 BG, desapareció en combate el 24 de febrero de 1944.



Siempre era una buena noticia para el bombardero guía de un grupo que las explosiones se agruparan juntas en el centro de un blanco. La importancia de la campaña de bombardeos diurnos se ha discutido, pero no hay duda de que los bombarderos pesados estadounidenses fueron un importante factor desestabilizador de la maquinaria de guerra alemana. Éste es un ataque contra las instalaciones de la Zahnradfabrick en Freidrichshafen, que era una de las fábricas de engranajes más grandes del mundo. Los resultados que se pueden ver son una combinación de detonaciones explosivas e incendiarias.

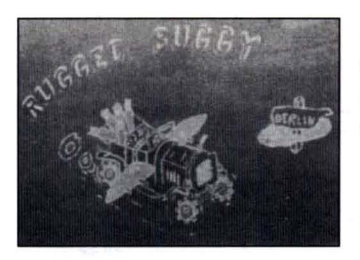
menzó inexplicablemente a dar sacudidas violentamente. Con el navegante de la misión, Capt Robert F. Wilson, a bordo, este Liberator levantó el morro en medio del aire. Se estremeció y luego cayó en picado de repente derecho al mar. Se observó silencio de radio y nadie supo lo que le había ocurrido. El punto del *Wongo-Wongo* descendió para investigar, no encontró signo alguno de supervivientes y, en última instancia, tuvo que suspender la misión y regresar al norte de África, llevándose al segundo navegante de la misión.

Al aproximarse al blanco, el 376 BG se equivocó en el punto inicial en Floresti y viró hacia el sur demasiado pronto. El 93 BG le siguió pero, gracias a una reconsideración y a la inmediata reacción del piloto Lt Col Addison Baker y el copiloto Maj (Comandante) John L. Jerstad, del B-24D *Hell's Wench* del 328 BS, el grupo realizó otro viraje que le llevó de vuelta en la dirección de Ploesti. Entre los grupos siguientes, el 389 voló hacia el noreste hacia su blanco en Campina, 17 millas (27 km) al norte de la refinería principal. Se mantuvo una cierta confusión ya que el 44 BG y el 98 BG siguieron hacia delante, pero ambos llegaron al punto inicial correcto en Floresti y continuaron hacia sus blancos asignados. Sobre el blanco, las confusiones provocaron que algunas refinerías fueran atacadas por demasiados Liberator y otras por muy pocos. Al esquivar a los cazas y a la artillería antiaérea muchos bombarderos chocaron contra los cables colocados como barreras en el camino por los globos.



George S. Brown, al que se puede ver mucho más tarde, en la época de Vietnam, mandó el 329 BS del 93 BG como teniente coronel. Cuando el resto del 93 partió hacia al norte de África durante el invierno de 1942-1943, Brown se quedó en Inglaterra con su unidad. El 2 de enero de 1943, cuatro Liberator del 329, incluido uno pilotado por Brown, realizaron la primera penetración del espacio aéreo alemán por parte de los bombarderos de la AAF.

Volando a baja altura, con turbulencias de viento, enfrentándose a los cazas enemigos y al fuego de cañones... nadie pudo dudar del valor de las tripulaciones de los Liberator que fueron contra Ploesti, pero algunas décadas después alguno "echaría espuma por la boca" cuando esta misión se incluyó en un libro sobre



Una combinación de avión, automóvil y tractor, en ruta hacia Berlín, componía la interpretación del artista en el morro del B-24D *Rugged Buggy*, que perteneció al 68 BS/ 44 BG. Desapareció en la misión del 14 de mayo de 1943 hacia Kiel.

famosos fracasos militares. En la guerra, el éxito exige riesgos. Los atacantes de Ploesti no entraron sino en un horno abrasador.

Acciones Heroicas

En medio de aquel infierno, las tripulaciones de los B-24 Liberator demostraron un heroísmo increíble. Baker y Jerstad en el *Hell's Wench*, alcanzados por un proyectil de 88 mm y por varios proyectiles de mortero, podrían haber aterrizado sobre la panza en un campo abierto, pero en lugar de esto aceleraron hacia las columnas de humo de Ploesti, dejando un rastro de llamas. El 389 BG sufrió el derribo de nueve B-24 de una formación de dieciséis aviones, demostrando que su porcentaje de bajas fue incluso peor que el que había previsto Brereton. Sin embargo, el oficial al mando, Col Jack Wood, hizo avanzar su ataque a pesar de una pared de fuego de cañones.

A pesar de las potentes defensas y de las enormes bajas, el bombardeo de Ploesti tuvo éxito al infligir daños en partes importantes de los yacimientos petrolíferos rumanos, aunque algunos de los blancos previstos escaparon indemnes.

Los Liberator combatieron con inquebrantable resistencia a través de aquellos cielos locos sobre Rumanía, y lucharon por volver a casa. Un indicador del nivel de dificultad de esta misión fue que el número de personas que murieron sobre el terreno fue en apariencia menor que el número de los que murieron en el aire.

Los resultados finales indicaron que despegaron 179 Liberator, 14 suspendieron la misión y 165 atacaron. De las bajas de los B-24, 33 fueron debidas a la artillería antiaérea y 10 a los cazas. Cincuenta y seis Liberator resultaron dañados y ocho aviones llegaron hasta Turquía. De los B-24 que regresaron al norte de África, 99 llegaron a sus bases, mientras que los 15 restantes aterrizaron en otros lugares. Murieron 532 aviadores.

Siempre se debatirá si estos bombardeos afectaron a la capacidad de Alemania para abastecer de combustible a sus fuerzas de combate, pero nadie puso en duda que se había infligido un serio golpe al Reich. Baker, Jerstad, Johnson y el 2Lt (Alférez) Lloyd H. Hughes, el piloto del B-24D 42-40753 (564 BS/389 BG) recibieron todos ellos la Medalla de Honor, todas a título póstumo excepto la de Leon Johnson. Una quinta Medalla de Honor fue a parar al Col Kane de la 9ª Fuerza Aérea.

Después de Ploesti, los grupos de Liberator "destacados" de la 8ª Fuerza Aérea realizaron cuatro misiones tras la operación *Husky*: a Wiener Neustadt el 13 de agosto; a Foggia, Italia, el 16 y el 18 de agosto, y al



El Sgt Albert *Shorty* Spadafore, al que se puede ver aquí con el típico uniforme *Clase A* de militar voluntario, fue ametrallador en las torretas esféricas del 715 BS/448 BG. Después de varias misiones con éxito con su tripulación habitual a finales de 1943 y principios de 1944, Spadafore completó una tripulación diferente cuando el B-24D *Twin Tails* participó en el ataque del 8 de marzo de 1944. Después de resultar dañado por las bombas de humo lanzadas por el aparato PFF que guiaba la formación, el *Twin Tails* perdió combustible y tuvo que amerizar en el Canal de la Mancha 25 millas (40 kilómetros) al este de Great Yarmouth. Spadafore murió.

depósito y las zonas de clasificación de trenes de Cancello el 21 de agosto. Durante su estancia en el Mediterráneo, los grupos de la 8ª Fuerza Aérea realizaron 990 salidas y perdieron 54 bombarderos. Sus tiradores reclamaron 121 aviones enemigos derribados. Aparte de los muertos de Ploesti, otros 35 hombres murieron en otras acciones y muchos otros resultaron heridos o fueron capturados. Los Liberator de la 8ª Fuerza Aérea todavía estaban finalizando su estancia en el norte de África el 17 de agosto cuando los B-17 Flying Fortress de las bases de Inglaterra acometieron la infausta misión de Schweinfurt-Regensburg, en la que se perdieron 60 bombarderos pesados.

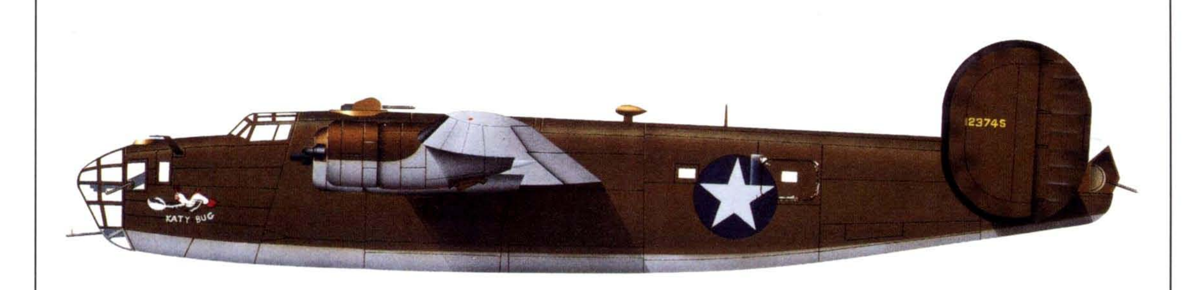
El Otoño de 1943

Durante los meses siguientes, Ploesti permanecería como la "marca más importante" para las operaciones de Liberator en Europa. De hecho, las primeras salidas sobre el continente habían producido resultados variados en el mejor de los casos y había razones para creer que las defensas alemanas se reforzarían en lugar de debilitarse. Los Bf 109 (que los estadounidenses siempre llamaron "ME 109") y los Fw 190 eran ya dolorosamente familiares para las tripulaciones de los Liberator, al igual que los muy respetados cañones antiaéreos alemanes de 88 mm o la artillería antiaérea *(flak)*, que procede de la palabra alemana *fliegerabwehrkanone* para los cañones de defensa antiaérea.

Según fue avanzando la guerra, los alemanes comenzarían a rodear los blancos vitales con hasta 40 cañones pesados de diversos calibres en lo que se denominó como *grossbatterie*, creando dos anillos de estas armas monstruosas y utilizando el radar para alertarlas sobre cuándo iban a llegar los bombarderos.

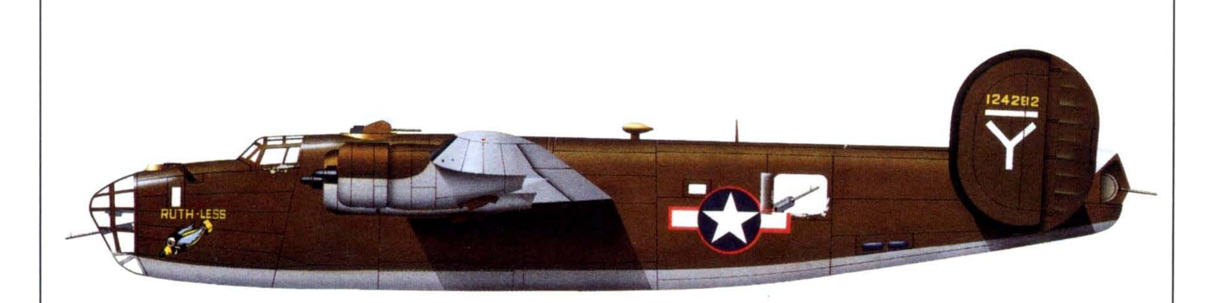


Los B-24D forman las escuadrillas de tres establecidas en la reunión operativa previa mientras cruzan sobre East Anglia antes de partir hacia la "Fortaleza de Europa". Esta fotografía se tomó a finales de 1943.



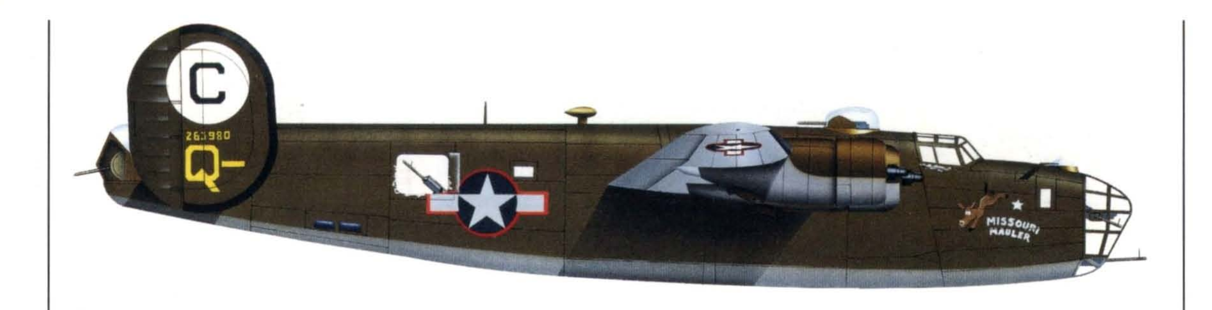
B-24D-1-CO 41-23745 *Katy Bug,* del 93 BG, Alconbury, noviembre de 1942

Este bombardero, resplandeciente con los distintivos iniciales que llevaron los primeros Liberator que entraron en combate, había llegado a la base a comienzos de septiembre de 1942. Llevaba el armamento inicial en el morro con tres ametralladoras manuales de 12,7 mm. Esta disposición fue considerada por las tripulaciones como no muy adecuada, especialmente en lo que se refería a las armas inferiores, que tenían un campo de tiro limitado y que se podían bajar, pero no subir.



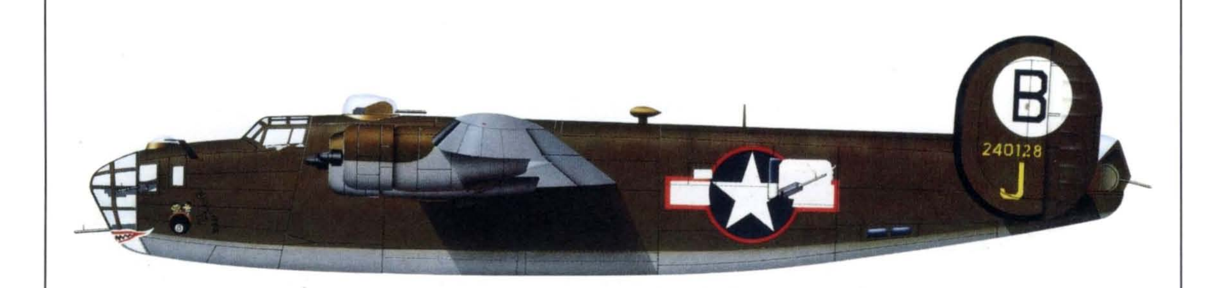
B-24D-25-CO 41-24282 *Ruth-Less,* del 506 BS/44 BG, Shipdham, verano de 1943

El *Ruth-Less* realizó muchas misiones difíciles, incluido un ataque el 1 de mayo de 1943 contra Kiel y el famoso ataque contra las refinerías petrolíferas de Ploesti (durante el servicio destacado en Benina Main, en Libia). El 2 de febrero de 1944, el *Ruth-Less* se estrelló cerca de Eastbourne matando a los diez hombres de la tripulación.



B-24D-20-CF 42-63980 *Missouri Mauler,* del 567 BS/389 BG, Hethel, verano de 1943

Como la mayoría de los primeros modelos D, el *Missouri Mauler* no llevaba torreta esférica, disponiendo en su lugar de un cañón retráctil, montado en una portilla en la parte inferior del fuselaje trasero. Cuando se activaron los dos escuadrones de *Carpetbaggers*, a finales de marzo de 1944, el 42-63980 realizó muchas misiones clandestinas.



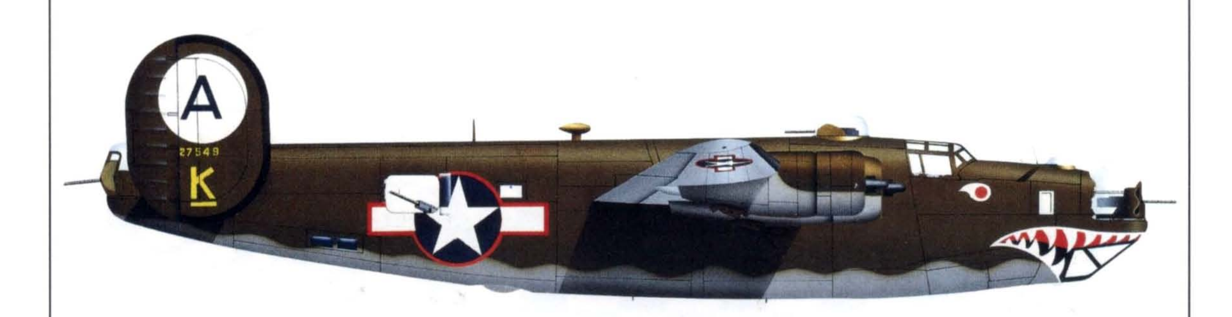
B-24D-30-CO 42-40128 *War Baby/Ball of Fire The III,* del 328 BS/93 BG, Hardwick, otoño de 1943

Este Liberator fabricado en San Diego fue pilotado por el Maj Joseph Tate en el ataque más famoso de los Liberator, la misión *Tidal Wave*, el 1 de agosto de 1943 contra las refinerías petrolíferas de Ploesti. El avión sufrió daños por culpa de los Bf 109 durante un ataque de bombardeo contra Hjeller-Oslo, en Noruega, el 18 de noviembre de 1943 y se desvió a Suecia. Aterrizó en Orebro, pero posteriormente fue trasladado a Västeras, que era la base del Ala F 1 de la Fuerza Aérea sueca.



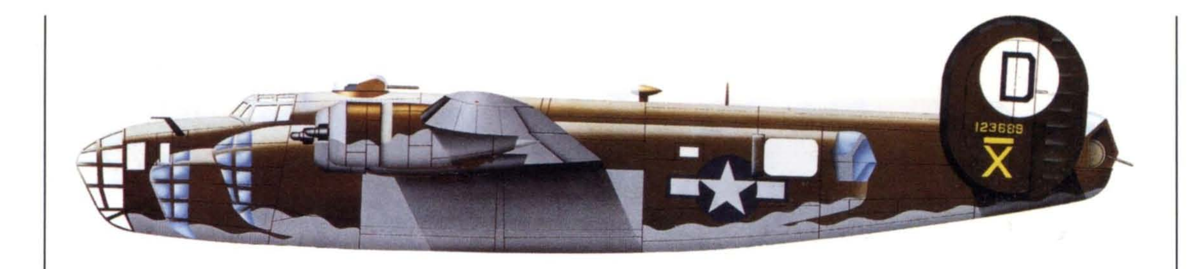
B-24D-20-C0 41-24215 *Lucky Gordon*, aparato de reunión del 445 BG, Tibenham, otoño de 1943

Los aparatos de reunión eran todos veteranos desgastados en combate (inicialmente sólo modelos D) considerados no aptos para el vuelo operativo. Sin blindaje ni armamento, eran pintados con colores llamativos para que destacaran entre otros aviones. Por consiguiente, su destacada visibilidad solía permitir a las tripulaciones de un grupo en concreto identificar su formación y situarse en posición como preparativo para el vuelo hacia la Europa ocupada.



B-24H-1-FO 42-7549, del 67 BS/44 BG, Shipdham, noviembre de 1943

Apodado *The Shark*, realizó su primera misión el 9 de octubre de 1943. Más tarde, los dos trenes de aterrizaje se estropearon en un incidente y posteriormente tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en Woodchurch, en Kent, tras volver de una misión. *The Shark* había realizado 33 misiones antes de su aterrizaje forzoso.



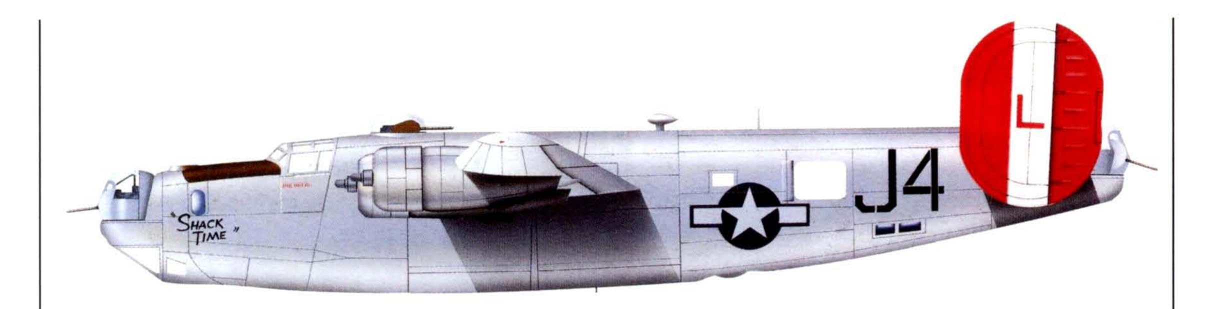
B-24D-1-CO 41-23689 *Minerva,* aparato de reunión del 392 BG, Wendling, enero de 1944

El 41-23689 mantuvo, de forma poco habitual para un aparato de reunión, el armamento en las torretas superior y de cola durante al menos parte del tiempo en que realizó esta función. Al final de su prolongada carrera, en abril de 1945, el 41-23689 llevó hasta 57 hombres, y sus equipos, en un vuelo experimental de diez horas para determinar la posibilidad de utilizar los bombarderos para transportar tropas terrestres de vuelta a Estados Unidos.



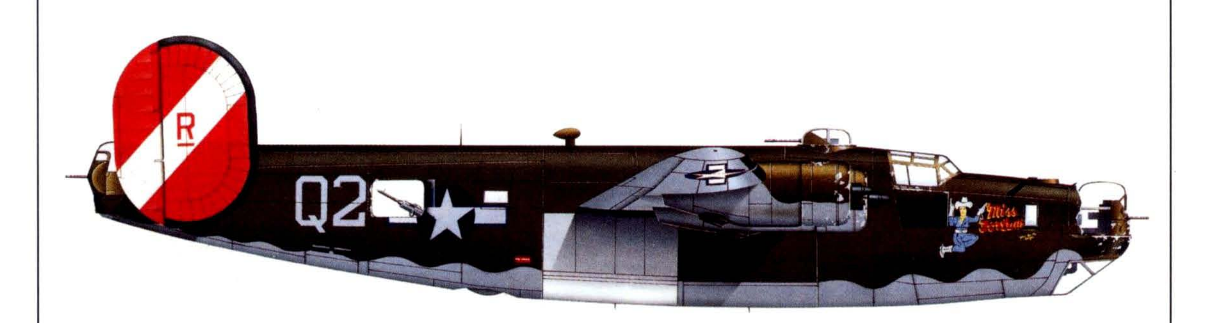
B-24D-5-CO 41-23809 *You cawn't miss it!,* aparato de reunión del 448 BG, Bungay, febrero de 1944

Como la mayoría de los aparatos de reunión originales, el 41-23809 había prestado sus servicios con anterioridad en el 93 BG (con el apodo de *Hell's a Droppin II)* en funciones convencionales de bombardeo. En febrero de 1944 fue transferido al 448 BG, que lo desnudó y lo pintó en los chillones colores que se pueden ver en este perfil.



B-24J-155-CO 44-40275 *Shack Time*, del 753 BS/458 BG, Horsham St. Faith, primavera de 1944

Este B-24J de Consolidated fabricado en San Diego es un ejemplo de la versión definitiva del Liberator que, después de la experiencia en combate y los trabajos de desarrollo, fue capaz de recorrer Europa disfrutando de una considerable protección gracias a su propia potencia de fuego.



B-24H-15-CO 42-52559 *Miss Fortune*, del 790 BS/467 BG, Rackheath, primavera de 1944

Pilotado durante gran parte de su estancia en el frente por el 1Lt Richard E. Evans, este B-24 tuvo una carrera de combate que duró poco más de cuatro meses. El 12 de julio de 1944, el *Miss Fortune* sufrió daños en combate que obligaron a Evans a realizar un aterrizaje forzoso en Dübendorf, en Suiza, donde tanto el bombardero como la tripulación fueron internados.



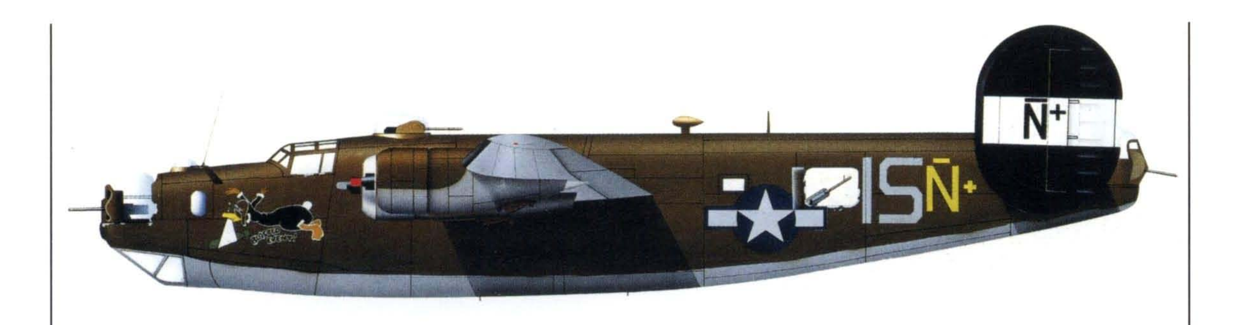
B-24H-20-CF 42-95011, del 856 BS/492 BG, North Pickenham, mayo de 1944

Dañado en una misión a Politz el 29 de mayo de 1944, este Liberator se desvió a una pista de aterrizaje corta en Suecia. Para ayudar a frenar el avión, los tiradores engancharon sus paracaídas a los afustes de las armas laterales y los abrieron al tocar suelo. El paracaídas del Sgt Baker sacó el arma del avión, junto con sus zapatos, que había atado al arma. El Liberator se detuvo con menos de 100 pies (30 metros) de sobra para el final de la pista.



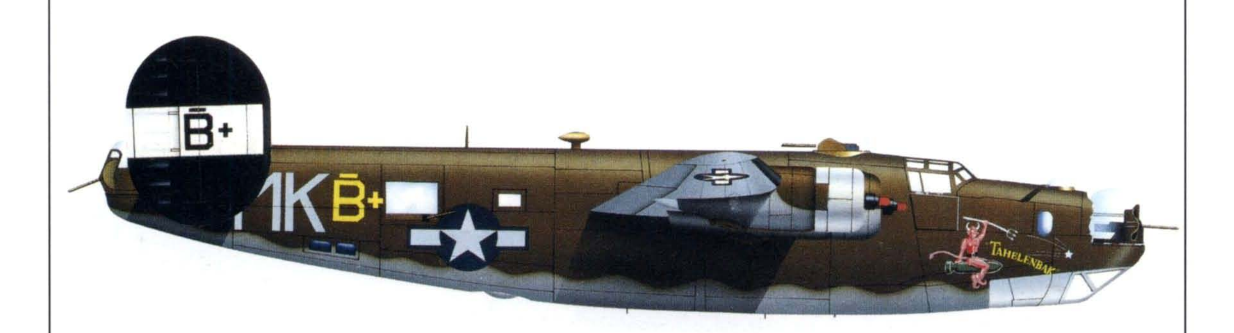
B-24H-25-DT 42-51128 *Umbriago,* del 579 BS/392 BG, Wendling, verano de 1944

El 42-51128 fue un avión explorador, adaptado con un radomo retráctil H2X. Resultó dañado en combate el 16 de noviembre de 1944 en una misión a Eschweiler y se salvó en el continente. Parece que el *Umbriago*, que fue uno de los trece Liberator que llevaron este popular nombre, sobrevivió a la guerra.



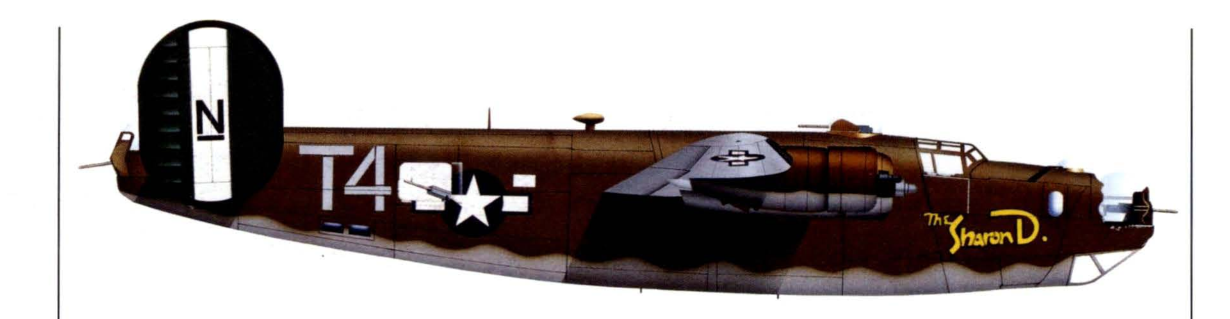
B-24H-15-CF 41-29487 *Blasted Event!*, del 700 BS/445 BG, Tibenham, verano de 1944

Parece que el *Blasted Event!* realizó el viaje de acá para allá sobre el Tercer Reich con más frecuencia que otros bombarderos del grupo. Y en cada ocasión llevó de vuelta a su tripulación sana y salva. El 41-29487 fue salvado como veterano de guerra por el Depósito de la 3ª Base Aérea el 29 de mayo de 1945.



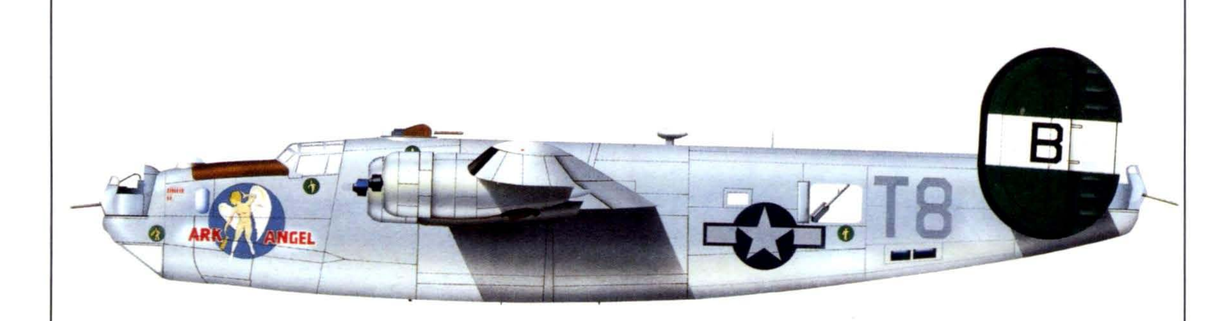
B-24H-20-FO 42-94921 *Tahelenbak*, del 701 BS/445 BG, Tibenham, verano de 1944

El nombre de este B-24H fabricado por Ford expresa lo que muchas tripulaciones de los Liberator creían que estaban haciendo sobre el Tercer Reich, literalmente viajar al infierno y volver. Este bombardero entró en el inventario de la AAF el 3 de marzo de 1944 y llegó a Inglaterra el 26 de abril. Con poco estruendo, el 42-94921 completó sus misiones, sobrevivió a la guerra y volvió a Estados Unidos.



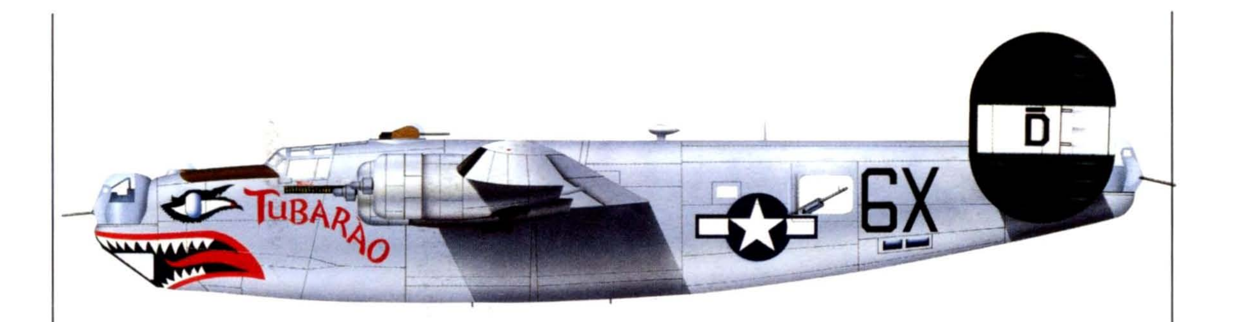
B-24H-15-F0 42-94759 *The Sharon D,* del 489 BG, Halesworth, verano de 1944

Este B-24H fabricado por Ford fue asignado al Lt Col Leon Vance, segundo jefe del 489 BG. El bombardero fue bautizado así por su hija pequeña, Sharon, que había nacido en 1942. Después de sobrevivir a duras penas a una desastrosa misión a Wimereaux el 5 de junio de 1944, por la que se le concedió la Medalla de Honor, Vance desapareció sobre el Atlántico Norte el 26 de julio de 1944.



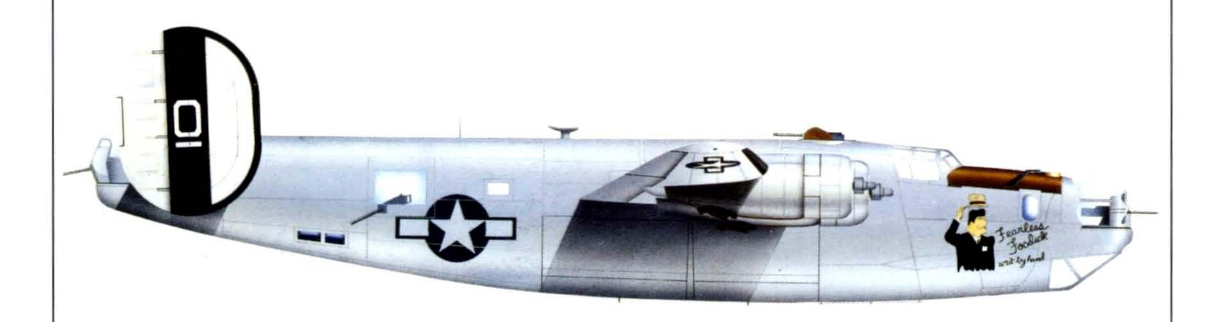
B-24J-145-C0 44-40073 *Ark Angel,* del 853 BS/491 BG, Metfield, verano de 1944

Este Liberator realizó su primera misión el 2 de junio de 1944, y su breve papel en la guerra finalizó al ser uno de los 15 B-24 del 491 BG derribados el 26 de noviembre en un ataque a Misburg, Alemania, con la pérdida del piloto, 1Lt David N. Bennett Jr. y la tripulación. Sus blancos eran los viaductos ferroviarios, las zonas de clasificación de trenes y las instalaciones petrolíferas; a los bombarderos se enfrentaron hasta 500 cazas enemigos.



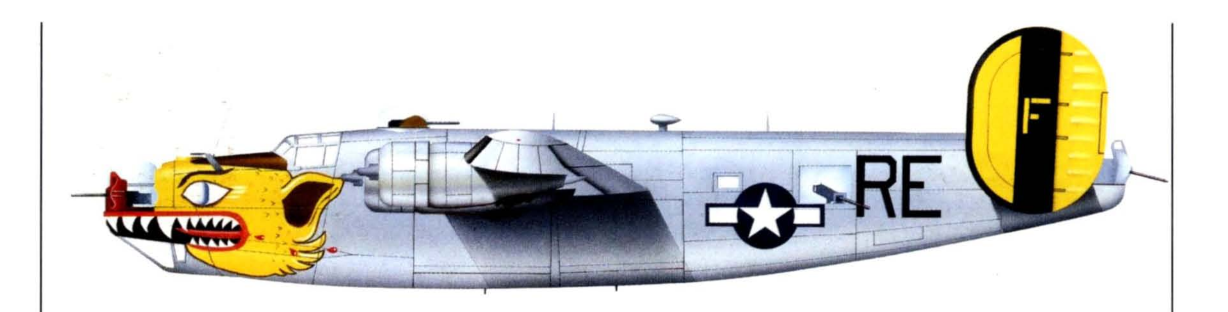
B-24J-145-CO 44-40101 *Tubarao*, del 854 BS/491 BG, North Pickenham, septiembre de 1944

Apodado *Tubarao*, que significa tiburón en portugués, el 44-40101 completó 20 misiones en sus últimos seis meses en el frente, antes de ser declarado veterano de guerra en enero de 1945 y convertirse en el tercer aparato de reunión del 491BG.



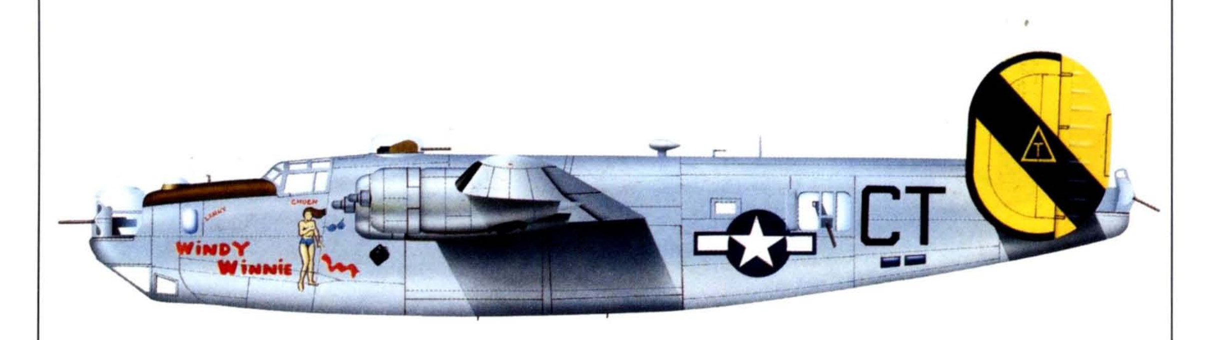
B-24H-25-FO 42-95049 *Fearless Fosdick/writ by hand*, del 67 BS/ 44 BG, Shipdham, otoño de 1944

Este avión fabricado por Willow Run nunca fue pintado, apareciendo en metal natural desde la primera vez que salió de fábrica hasta el 1 de marzo de 1945, cuando desapareció en una misión después de quedarse sin combustible.



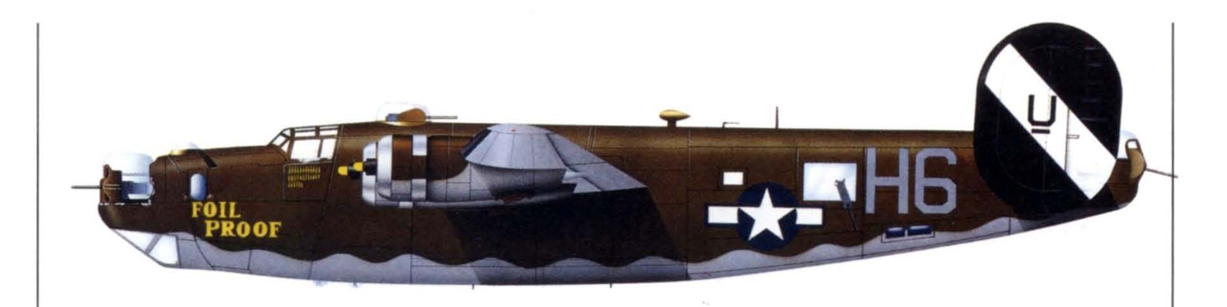
B-24J-5-DT 42-51376, del 329 BS/93 BG, Hardwick, otoño de 1944

Fabricado por Douglas en Tulsa, este B-24J combatió durante mucho tiempo y en difíciles condiciones en la guerra sin atraer mucho la atención de los que escribían los informes. Parece que el 42-51376 evitó cualquier reclamación significativa de fama, excepto la única que importa: cuando todo había acabado y todo estaba hecho, este Liberator sobrevivió a la guerra y regresó a Estados Unidos.



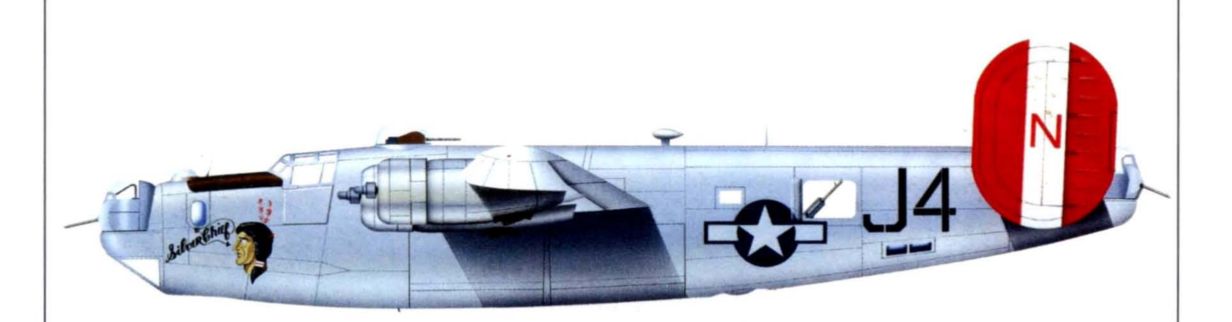
B-24J-65-CF 44-10599 *Windy Winnie,* del 712 BS/448 BG, Seething, otoño de 1944

La carrera de este bombardero comenzó con un agitado vuelo el 23 de junio de 1944, seguido de su aceptación por parte de la AAF tres días después. El 44-10599 desapareció durante una misión a Dortmund el 28 de enero de 1945.



B-24H-20-FO 42-94805 *Foil Proof,* del 735 BS/453 BG, Old Buckenham, otoño de 1944

Este B-24H-20-FO fabricado por Ford completó hasta 111 misiones de combate y sobrevivió a la guerra. Fue aceptado en el inventario de la AAF el 24 de febrero de 1944, asignado al extranjero el 12 de abril de 1944 y "ganado" para la 8ª Fuerza Aérea el 24 de abril.



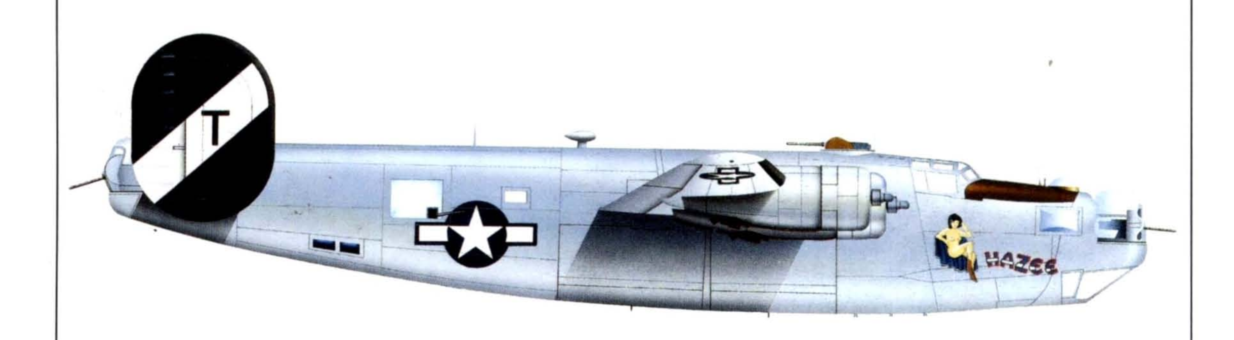
B-24J-150-CO 44-40201 *Silver Chief,* del 753 BS/458 BG, Horsham St. Faith, otoño de 1944

El *Silver Chief* sólo finalizó tres misiones con su grupo de combate original antes de ser reasignado al 458 BG, donde inicialmente voló como lanzador de bombas Azon (con tres características antenas por detrás del fuselaje trasero) hasta que finalizaron estas operaciones.



B-24J-145-CO 44-40117 *Hare Power,* del 852 BS/491 BG, North Pickenham, otoño de 1944

El *Hare Power* fue derribado en la misión del 26 de noviembre de 1944 a Misburg en la que el 491 perdió hasta 16 B-24 ante los cazas de la Luftwaffe durante aquel ataque. El piloto en esta última misión fue el 1Lt Floyd I. Weitz y aunque él y otros dos tripulantes saltaron con éxito en paracaídas y fueron capturados, los seis miembros restantes de la tripulación murieron.



B-24M-5-FO 44-50527 *Hazee,* del 732 BS/453 BG, Old Buckenham, primavera de 1945

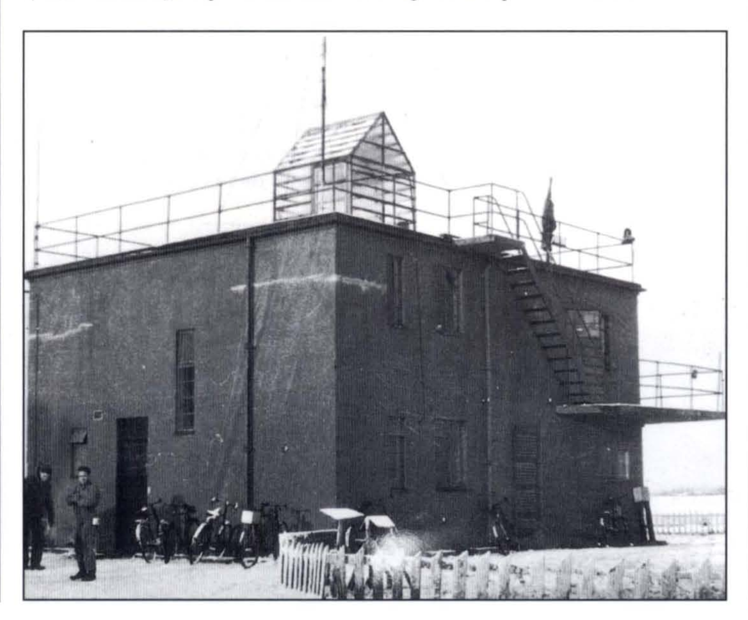
Este avión es típico de los modelos finales de los Liberator que irrumpieron en Europa en los últimos días de la guerra. Este bombardero prestó sus servicios con el 577 BS/392 BG en Wendling, antes de ser traspasado al 453 BG. Sobrevivió a la guerra y volvió a Estados Unidos poco después del día de la victoria en Europa.

Parecía que el radar era el talón de Aquiles en las, por otro lado, formidables defensas del Reich ya que Alemania iba muy por detrás de los aliados en su desarrollo. Incluso el sistema de seguimiento de aviones *Würzburg* quedó muy relegado por los avances más innovadores según fue avanzando la guerra. En cuanto a los infaustos "88", los cañones de este calibre constituían en torno a un 75% de las armas de la artillería pesada alineadas contra los aliados, aunque sólo los 88/41 que llegaron al final eran considerados como eficaces contra los blancos que volaran por encima de los 26.000 pies (7.300 metros).

En el otoño de 1943, los B-24D Liberator todavía no estaban adecuadamente armados, especialmente cuando se trataba de enfrentarse a los ataques frontales en los que la Luftwaffe había comenzado a especializarse. La escolta de cazas propios todavía era una realidad parcial, "algo así como besar a tu hermana", como señaló un tripulante. La falta de sustitutos tanto para los aviones como para las tripulaciones impedía la organización de misiones de B-24 del tamaño adecuado y no fue hasta finales de 1943 cuando los Liberator comenzaron a ganarse el sueldo dentro de la 8ª Fuerza Aérea.

El 392 BG hizo su presentación en combate el 9 de septiembre de 1943 y había participado en 285 misiones en el momento en el que los Liberator dejaron de lanzar sus mortales cargas útiles el 25 de abril de 1945. Este grupo tuvo la distinción de ser el primer grupo de combate equipado con los modelos H asignados a la 8ª Fuerza Aérea.

El desarrollo de los B-24H fue el resultado directo de la vulnerabilidad de los modelos D ante los ataques frontales por parte de los cazas de la Luftwaffe. Ford y Emerson trabajaron conjuntamente para adaptar una torreta eléctrica, originalmente diseñada como una instalación de torreta de cola, que fuera utilizada en el morro del bombardero. La instalación de la Emerson A-15 en el morro exigió hasta 56 cambios de ingeniería en la estructura previa del B-24D. El añadido de la torreta aumentó la longitud del B-24H hasta los 67 pies y 3 3/16 pulgadas (20,50 metros) o aproximadamente un pie más que el B-24D.



La torre de control del 448 BG en Seething, Norfolk, era una instalación típica de las que disponían los miembros de la 8ª Fuerza Aérea. Se trataba simplemente de un bloque de hormigón construido con una estructura adosada en la parte superior.

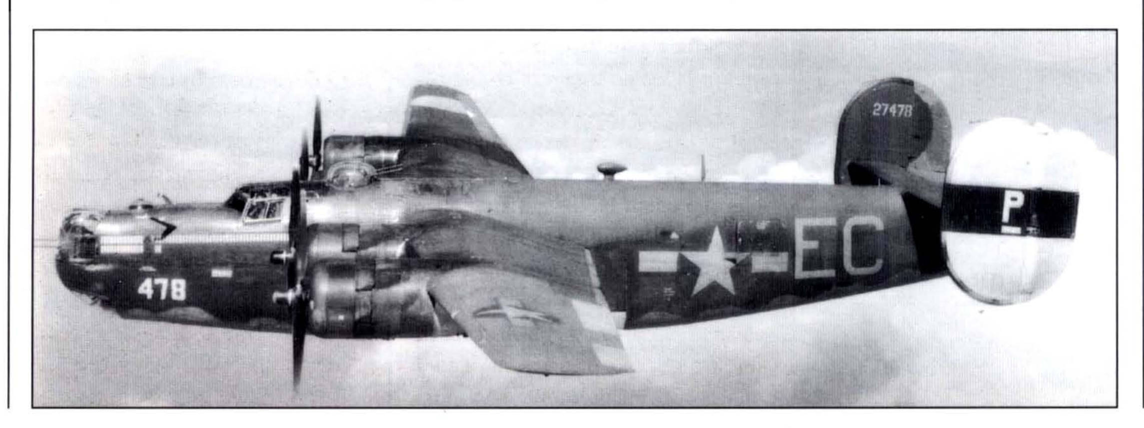
Para ajustar el aumento de peso de 190 libras (86,18 kg) que acompañaba a la instalación de la nueva torreta, los ingenieros tuvieron que volver a diseñar el puesto del bombardero y cambiar las puertas del tren de aterrizaje del morro de apertura interna a externa. Los pilotos dieron la bienvenida a un avión con el centro de gravedad modificado que ya no era pesado por la cola y que ya no tenía tendencia a volar en aquella posición con el morro hacia arriba que un crítico definió como "altanera". El primer B-24H (42-7465) salió de la fábrica de Willow Run de Ford el 20 de junio de 1943.

Al B-24H pronto le siguió el B-24J. Ambos tenían una torreta esférica que se podía recoger dentro del fuselaje cuando no se utilizaba. El B-24H y el B-24J tenían torretas delanteras, visores de bombardeo y pilotos automáticos diferentes y una forma distinta en cuanto a la visibilidad del bombardero, pero tenían bastantes similitudes en el funcionamiento y la capacidad. Lo mismo ocurrió con el B-24I, con su nueva posición de la ametralladora de cola ligera de peso que sustituyó a la torreta eléctrica (y su disponibilidad inmediata como avión *Mickey* que llevaba el H2X PFF, o radar de señalización) y el B-24M, que regresó a la torreta de cola habitual.

Los Liberator modelos H-, J-, L- o M- podían despegar desde una base en Inglaterra, volar 830 millas (1.335 km), lanzar una carga de bombas de hasta 20.000 libras (9.071 kg) y realizar el viaje de regreso mientras se defendían por sí mismos con considerable tenacidad de los cada vez más persistentes cazas de la Luftwaffe. Para sus misiones más largas de más de 1.000 millas (1.610 km), los Liberator llevaban una carga de bombas mucho más reducida de 6.000 libras (2.721 kg), que habitualmente estaba compuesta por una docena de bombas de 500 libras (227 kg).

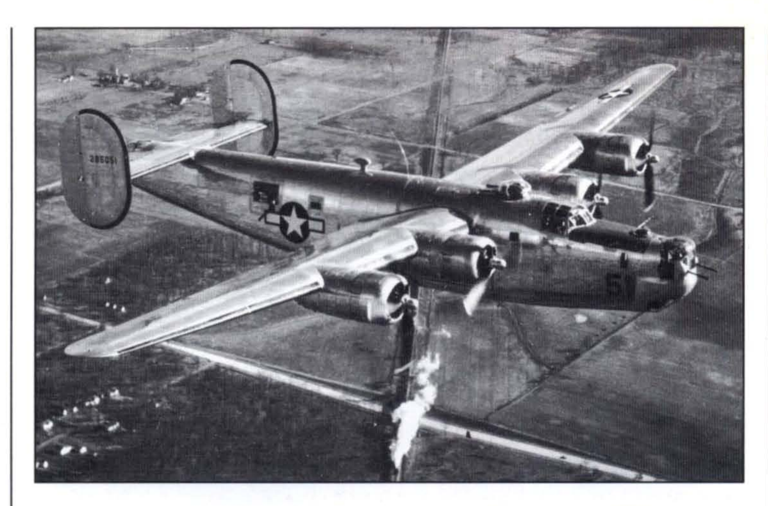
Mucho después de que adoptara los B-24H y que entraran en acción, el 392 BG adquirió nuevos distintivos desde mayo de 1944, con una barra vertical y la letra "L" en el plano de deriva. Mandado al principio por el Col Irvine A. Randle, el 392 voló desde Wendling, en Norfolk.

El 482 BG fue la única unidad dentro de la 8ª Fuerza Aérea que entró en combate el 20 de agosto de 1943 (bajo el mando del Col Baskin R. Lawrence Jr) desde Alconbury. Equipado sobre todo con los Flying Fortress, el 482 BG informó a varios cuarteles generales mientras experimentaba con la utilización de los sistemas de bombardeo por radar en Europa. Uno de los escuadrones del grupo, el 814 BS (con clave SI),



Este B-24H de Ford del 578 BS/392 BG fue fotografiado en una salida desde Wendling. Destaca la impresionante doble fila de distintivos de misiones de bombardeo por delante de la cabina.

Mientras las tripulaciones de los bombarderos pesados de la 8ª Fuerza Aérea machacaban los blancos europeos con los Liberator en color aceituna pardo y con morros acristalados, la industria estadounidense se estaba preparando para fabricar bombarderos nuevos en metal natural y con torretas en la parte superior delantera. Este B-24H-25-FO de Ford (42-95051) representó un avance provisional hacia la versión definitiva final. Aunque los bombarderos de Ford habían agrandado los puestos de ametrallador en las ventanillas laterales, este bombardero en particular mantuvo las ventanillas originales más pequeñas.



utilizó tanto los bombarderos B-17 como los B-24 con el PFF o en misiones de exploración de radar.

La Reorganización

El componente de bombarderos pesados de la 8ª Fuerza Aérea, es decir, el VIII Mando de Bombarderos, sufrió una remodelación el 13 de septiembre de 1943. Los cuarteles generales superiores que habían sido denominados como 1ª, 2ª y 4ª Alas de Bombardeo fueron rebautizadas como la 1ª, 2ª y 3ª Divisiones. De éstas, la 1ª División Aérea seguiría estando compuesta en su totalidad por los B-17, la 2ª División Aérea estaría compuesta totalmente por B-24 y la 3ª División Aérea utilizaría ambos bombarderos pesados, antes de pasar a estar compuesta totalmente por los B-17.

Mientras se seguían construyendo campos de aviación y continuaban llegando bombarderos desde Estados Unidos, el ritmo de las operaciones sobre Europa aumentó. Entre el 8 y el 14 de octubre de 1943, las tripulaciones de bombarderos de la 8ª Fuerza Aérea entraron en acción en lo que llegó a convertirse en la espantosa *Semana Negra* en la que se perdieron 148 bombarderos pesados en sólo cuatro misiones, 143 de ellos Flying Fortress y sólo cinco Liberator incluidos entre las bajas. En las últimas dos misiones de estas cuatro, los Liberator realizaron ataques de diversión mientras los Flying Fortress avanzaban contra blancos muy bien defendidos en Munster y Schweinfurt. La *Semana Negra* fue la prueba que necesitaban los jefes de la Ofensiva de Bombarderos aliada de que eran necesarios más y mejores cazas para escoltar a los bombarderos hasta sus objetivos.

El 445 BG comenzó sus combates el 13 de diciembre de 1943. En total este grupo realizaría 282 misiones, con 7.145 salidas en las que se lanzaron 16.732 toneladas de bombas y conseguiría la dudosa distinción de perder más Liberator en un único ataque que ninguna otra unidad, 30 bombarderos, el 27 de septiembre de 1944.

Algunos recuerdan este grupo porque el actor de Hollywood James Stewart mandó el 700 BS, antes de trasladarse posteriormente a la plana mayor del 453 BG. El 445 BG permaneció en combate hasta el 25 de abril de 1945, realizando la transición del color aceituna pardo al metal natural.

La contribución de Stewart a las acciones de guerra se ha pasado por alto con frecuencia. Cuando murió, en 1997, la mayoría de los informes

de noticias, incluido uno de la propia oficina de prensa de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, le reconocieron haber pilotado los B-17 Flying Fortress en combate, un golpe bajo, en opinión de los hombres del Liberator. Otras historias le relacionaron con las estrellas de Hollywood que llevaron uniformes, pero que no tuvieron funciones militares serias, como Ronald Reagan y Clark Gable.

La verdad es que Stewart pilotó los B-24 y fue algo más que una "celebridad de uniforme". Stewart fue un excelente piloto de combate, oficial y jefe. Un veterano del 445 BG recuerda que "no podíamos sacarle de la cabina y los jefes estaban preocupados por lo que le pudiera ocurrir a una figura tan bien conocida".

Stewart mandó durante un breve espacio de tiempo el 703 BS, pero fue rápidamente traspasado al cuartel general del grupo, donde los nerviosos jefes tenían la esperanza de mantener sus pies en tierra. Pero en lugar de esto, realizó misiones como jefe aéreo. "Ninguna duda sobre su voluntad de mantenerse allí con 'las dos manos", recuerda un veterano. Finalmente, Stewart fue trasladado al 453 BG para trabajar con otro de los auténticos héroes de los Liberator, Ramsay Potts.

El 446 BG entró en la refriega el 16 de diciembre de 1943, operando desde Bungay, en Suffolk; por ello el apodo de *Bungay Buckaroos* (los vaqueros de Bungay). Inicialmente, este grupo utilizó el modelo B-24H y posteriormente los modelos J-, L- y M-. El primer jefe de los *Buckaroos* fue el Col Jacob J. Brogger. Finalmente, el 446 BG completaría 273 misiones, realizando 7.259 salidas hasta el 25 de abril de 1945. Se cree que uno de los bombarderos de este grupo, el B-24H *Ronnie,* del 704 BS, fue el primer Liberator de la 8ª Fuerza Aérea que realizó 200 misiones.

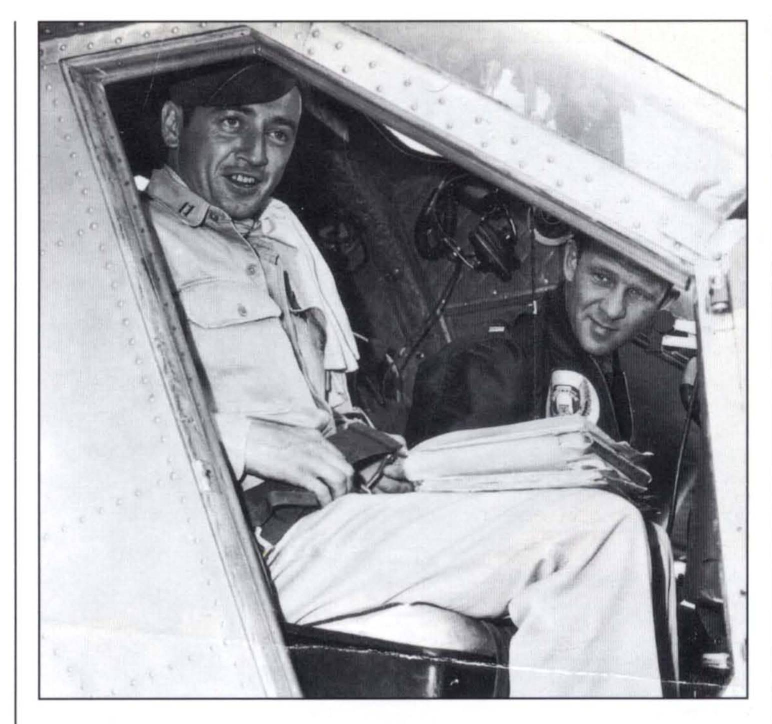
El último grupo de combate de B-24 que entró en la guerra en 1943 fue el 448 BG, que emprendió su primera misión el 22 de diciembre de 1943. Inicialmente mandado por el Col James M. Thompson, el 448 operó desde Seething, en Norfolk. Finalmente, el 448 completó 262 misiones y 6.774 salidas.

Para las necesidades funcionales cotidianas todos los grupos de bombardeo disponían de "aviones taxi" además de sus Liberator y parece que el 448 BG tuvo más que otros. En diversos momentos, dispuso de un Airspeed Oxford (con frenos manuales que dejaban atónitos a los pilotos de los Liberator, acostumbrados a los frenos de pie), un Douglas DB-7 ex francés parecido a los A-20 Havoc de la AAF, un P-47 Thunderbolt con dientes de tiburón, que era utilizado por los oficiales del gru-



Este B-24H del 389 BG apenas consiguió llegar a casa después de una misión a comienzos de 1944 sobre Alemania. El 389 fue usuario de los Liberator desde 1943 hasta 1945. Los *Sky Scorpions* partieron en servicio destacado en el famoso ataque contra Ploesti del 1 de agosto de 1943; posteriormente combatieron desde Hethel, en Norfolk.

Joseph McConnell fue un navegante de los B-24 con el 448 BG, que voló desde Seething, en Norfolk, entre 1943-1944. En los años de la posguerra se convirtió en piloto y llegó a derribar dieciséis aviones enemigos en Corea, convirtiéndose en el mejor as aéreo estadounidense del conflicto de 1950-1953; en esta fotografía aparece durante la Guerra de Corea.



po para "llevar el ganado" en las formaciones de Liberator, y un Noorduyn UC-64 Norseman, la misma plataforma en la que el reconocido director de orquesta Glen Miller moriría posteriormente.

Entre los miembros del 448 BG se encontraba un navegante de los Liberator de nombre 1Lt Joseph S. McConnell. En su carrera de la postguerra, McConnell se convirtió en piloto y a los mandos del F-86 Sabre finalizó como el *as de ases* estadounidense durante la Guerra de Corea entre 1950-1953. Cuando Hollywood preparó la versión de su vida, titulada *The McConnell Story (La historia de McConnell),* interpretada por Alan Ladd y June Allyson, la película situó a McConnell a bordo de un B-17 Flying Fortress, otro desaire del mismo tipo de los que los tripulantes de los Liberator tendrían que sufrir durante toda su vida.

Los Cazas

En octubre y noviembre de 1945, la resistencia de los cazas de la Luftwaffe parecía impredecible, pero siempre estaba en la mente de los tiradores de los Liberator, que creían que había una unidad especial con el morro amarillo en Abbeville en la que había "pilotos célebres". El Sgt M. P. Curphey, tirador de la torreta superior de un Liberator del 564 BS/389 BG, recuerda cómo:

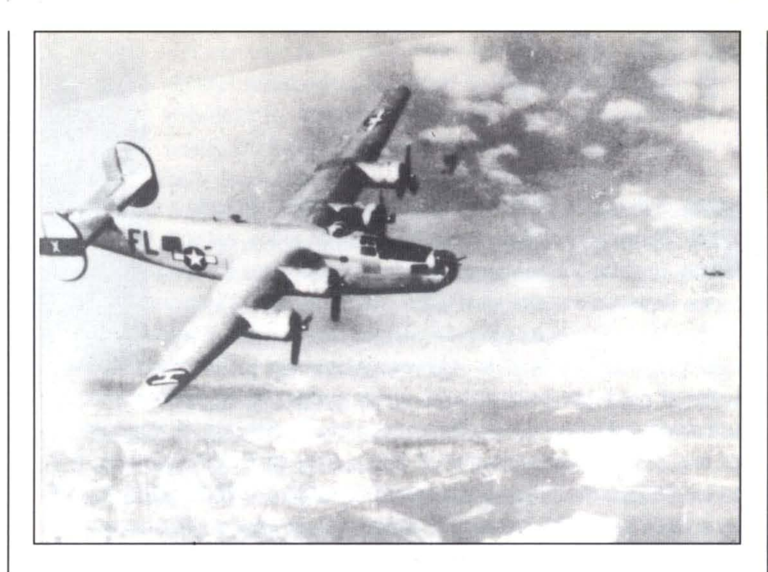
"Nos dijeron que tenían 'pilotos célebres' en Abbeville. Al aproximarnos a nuestro blanco, vi algunos '109 con el morro amarillo acercarse hacia nosotros. Alguien gritó 'canutos de guisantes en la zona del blanco'. Cuando miré hacia fuera entre los motores tres y cuatro pude ver unos cuantos 109 atacando justo fuera del alcance. Me pregunté si se podía tratar de los 'pilotos célebres' que nos dijeron que tal vez nos encontráramos. Los 'pequeños canutos de guisantes' ascendieron al pasarnos. No tuvimos tiempo suficiente para comprobar su condición. Como éramos los jefes de un elemento, fuimos los primeros en ser atacados".



Debido a que hubo dos Liberator apodados *The frightful Old Pig* durante la guerra, no está claro qué grupo de bombardeo utilizaba este modelo en concreto (el B-24J-10-CF 42-64257 fabricado en Fort Worth). En el momento en que finalizó 1943, el número de Liberator que se dirigían hacia las bases de la 8ª Fuerza Aérea creció hasta convertirse en multitud.

"Aquel Messerschmitt llegó desde las 12 en punto arriba del todo. Doce 'cincuenta' (proyectiles de calibre 12,7 mm) convergieron en él. Se podían ver los proyectiles trazadores rebotando en el cono de la hélice y probablemente en el parabrisas. En el último momento nos lanzó una ráfaga de cañón de tres o cuatro segundos. Volábamos en una formación muy cerrada y, con todo, aquel 'piloto célebre' logró echarse a un lado y deslizarse a través de nuestra formación, lanzándose en picado mientras lo hacía. Nuestras torretas esféricas lanzaron los 'cincuenta' contra su panza".

Este Liberator del 704 BS/446 BG fue fotografiado mientras atravesaba la barrera de artillería antiaérea sobre Europa.



"Se podían ver los proyectiles trazadores saltando. Aunque recibimos cinco o seis impactos, no sufrimos daños que nos incapacitaran ni tampoco heridas graves. El segundo y el tercer 109 alcanzaron a los aparatos más próximos a nuestras alas. Descendieron, al igual que el aparato en nuestra cola. Hasta donde pude ver, no hubo aviones alemanes dañados. Seguíamos pensando en lo que el Maj Gen Curtis LeMay (3ª División de Bombardeo) nos había dicho: 'Caballeros, les pagan por colocar bombas en los blancos. NO habrá acciones evasivas entre el punto inicial y el blanco'.

En diciembre de 1943 los Liberator fueron a Bremen, Emden, Osanbruck y Munster. También comenzaron las operaciones contra las posiciones cerca de Pas de Calais, donde se decía que los alemanes estaban poniendo a punto algún tipo de arma secreta. Todavía nadie sabía qué arma podría ser ésa. Se rumoreaba que los alemanes disponían de una bomba robot a reacción, o un proyectil. En uno de los barracones en los que los tripulantes hacían bromas se decía que estaban desarrollando una máquina del tiempo. Fuera lo que fuese, hasta 722 bombarderos pesados estuvieron allí en Nochebuena.

Aunque dos bombarderos del 448 chocaron sobre el blanco y llegaron renqueantes a casa mortalmente dañados, fue un éxito notable. Un año antes, la idea de colocar 700 bombarderos pesados en el aire hubiera sido sólo un sueño. En la última misión del año, otros 572 bombarderos pesados subieron al cielo.

En Berlín, el experto en armamento de Hitler, Albert Speer, predijo que el Tercer Reich tendría problemas si la Ofensiva de Bombardeo aliada dirigía su atención a la industria de rodamientos o a las instalaciones de fabricación de aviones con algún tipo de forma sostenida. Probablemente, no sabía cuánta razón tenía. Por entonces, los jefes alemanes estaban debatiendo abiertamente lo evidente, que los aliados se estaban preparando para invadir el continente.

En cuanto a la fuerza de B-24 Liberator en Europa, por entonces estaba compuesta por siete grupos de combate (44 BG, 93 BG, 389 BG, 392 BG, 445 BG, 446 BG y 448 BG) y todavía estaba creciendo. En los meses siguientes su tamaño se triplicaría.

1944

En enero de 1944 la 8ª Fuerza Aérea había llegado a un tamaño y forma más allá de las previsiones de todos, excepto los más optimistas que habían llevado la potencia aérea estadounidense a las costas de Inglaterra dos años antes. La "Poderosa *8ª*", encargada de llevar a cabo la campaña aérea estratégica diurna sobre Europa (conjuntamente con la recién formada 15ª Fuerza Aérea en el Mediterráneo) mientras la Royal Air Force bombardeaba por la noche, estaba aproximándose a su tamaño definitivo de tres divisiones aéreas y siete alas de combate, cada una de ellas compuesta por de tres a cinco grupos de combate. Sólo en los últimos doce meses, el número de grupos de B-24 había ascendido a siete, y cuando comenzó el nuevo año, se estaban adiestrando muchos más "bombardeando" pueblos ingleses e instalaciones propias.

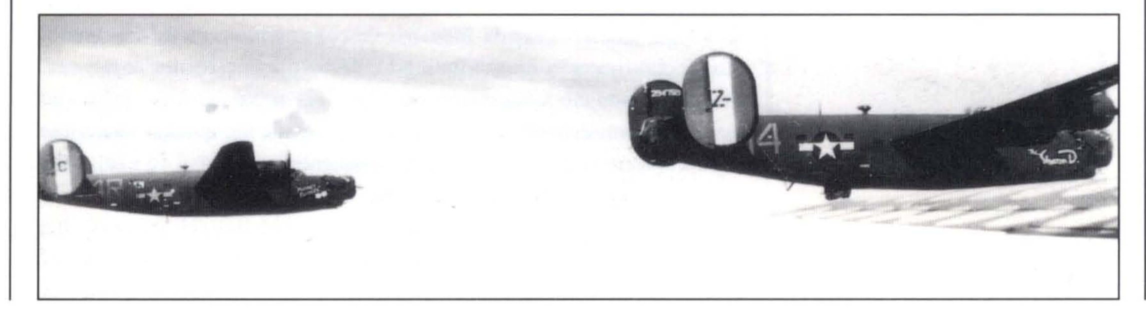
Las ambiciones eran muchas. La potencia aérea se convertiría en la fuerza decisiva sobre el continente. Pero la realidad chocaba con la ambición e Inglaterra estaba casi permanentemente cubierta de nubes. Durante gran parte de enero y febrero la mayoría de los días las tripulaciones de los bombarderos no vieron otra cosa que no fuera niebla, lluvia y oscuridad. Hubo excepciones: el 4 de enero de 1944 se enviaron 569 bombarderos pesados a las instalaciones portuarias de Kiel, de los cuales 486 llegaron al blanco. Se perdieron seis Liberator en combate y uno se desvió al puerto seguro de Suecia. Al día siguiente se enviaron unos 245 bombarderos a Kiel, de los cuales 225 lanzaron sus cargas bélicas y se perdieron cinco B-24.

Llega el 453

La situación climatológica dejaba en tierra cualquier cosa, incluidos los pájaros, cuando llegó el 453 BG el 5 de febrero de 1944. Se situó dentro de la 2ª Ala de Bombardeo de Combate (CBW), 2ª División Aérea. Mandado al principio por el Col Joseph A. Miller, que finalmente desapareció en una misión, este grupo voló desde Old Buckenham, en Norfolk, inicialmente con modelos B-24H. En la última parte de su periodo de servicio en Europa, el actor James Stewart prestó sus servicios en la plana mayor del 453 BG.

El 10 de febrero de 1944 el 448 BG envió 26 Liberator para atacar el campo de aviación de Rijen en Holanda, y la muy real niebla del cielo inglés se combinó con la niebla "figurada" de la guerra. Dos Liberator

El 489 BG entró en el combate en la víspera de los desembarcos aliados en Normandía. En esta instantánea, tomada desde el aparato de reunión del grupo *L'il Cookie* (un B-24E fabricado por Ford) aparentemente el 5 de julio de 1944, se puede ver al *Sharon D* (un B-24H fabricado por Ford, asignado al segundo jefe del grupo, Lt Col Leon Vance, que ya había sido recomendado para la Medalla de Honor) y al *Phoney Express* (un B-24H fabricado por Ford del 844 BS) reuniéndose sobre Inglaterra como preparativo para una misión en el continente.





El Capt Bob Gordon, un navegante del 489 BG, posa delante del famoso *Sharon D*, que mantuvo este apodo durante toda la guerra, aunque el piloto que le asignó este nombre sólo realizó dos misiones con él y fue con un Liberator diferente con el que consiguió la Medalla de Honor.

suspendieron la misión por problemas con el funcionamiento de los instrumentos. Luego un B-24 chocó contra otro, rompiéndolo en dos, enganchándose en él y precipitándose al suelo. De los 20 hombres a bordo de los dos bombarderos, sólo dos pudieron saltar en paracaídas sanos y salvos. Los resultados sobre el blanco no fueron buenos, en el mejor de los casos, y un ánimo depresivo planeó sobre el 448 mientras realizaba otras misiones aquel mes y el siguiente, algunas de ellas, salidas *Noball* contra las posiciones en las que los alemanes desarrollaban la bomba voladora V1.

Noball era el nombre clave de la 8ª Fuerza Aérea para las misiones dirigidas a contrarrestar las bombas volantes propulsadas con pulsorreactores conocidos por los estadounidenses como *buzz bombs* (bombas zumbido).

La mayoría de los estadounidenses no sabían mucho o nada de las armas secretas que estaba desarrollando el Reich, pero se referían a las instalaciones de las V1 (de forma no muy precisa) como la "costa de los proyectiles".

En febrero, marzo y abril de 1944 las tripulaciones de los B-24 de la 8ª Fuerza Aérea organizaron más de dos docenas de misiones importantes. La mayor parte de las misiones (aunque no de salidas, ya que otras misiones empleaban más aviones) iban dirigidas contras las posiciones de las V1. Algunos de los blancos eran también las primeras instalaciones de las V2, en las que se estaba concibiendo un auténtico proyectil balístico como arma terrorífica contra Inglaterra.

Una Nueva Organización

El 15 de febrero de 1944 fue la fecha de arranque oficial para una reorganización que comenzó en términos prácticos a principios de año. Quedó fuera el VIII Mando de Bombarderos, que había supervisado las tres divisiones aéreas pesadas de la 8ª Fuerza Aérea. Por entonces, con la 15ª Fuerza Aérea ya establecida en el Mediterráneo, se consideró necesario un cuartel general que coordinara la campaña de bombardeos de Estados Unidos en Europa.

Finalmente conocido como USSTAF (Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos), el nuevo cuartel general se trasladó al antiguo alojamiento de la 8ª Fuerza Aérea en Bushey Park y se estableció un nuevo hogar para la 8ª Fuerza Aérea en High Wycombe. El Gen Carl *Tooey* Spaatz regresó para mandar las USSTAF y se trajo consigo al afamado aviador de velocidad aérea y "atacante" de Tokio, Lt Gen (Teniente General) James H. *Jimmy* Doolittle.

La sustitución del Lt Gen Ira Eaker por Doolittle como jefe de la 8ª Fuerza Aérea fue un movimiento impopular entre los hombres de los Liberator. En un mensaje exclusivamente personal a Spaatz, escrito en el estilo telegráfico de la época, Eaker argumentó: "Creo que en el mejor interés de la guerra, se me debería mantener al mando de la 8ª Fuerza Aérea. Si se me permite, dada mi preferencia personal habiendo comenzado con la 8ª y habiéndola visto organizarse para funciones importantes en este teatro, sería desgarrador irme justo antes del punto culminante.

El objetivo de enviar grandes formaciones de bombardeo diurnas sobre el Tercer Reich exigía a los mejores jefes. Pero algunas décadas después, los veteranos de los Liberator todavía suelen discutir entre ellos sobre si han recibido tanta atención como hombres como el jefe del 91 BG, equipado con los B-17 Flying Fortress en Bassinghorn, que aparece aquí junto al Gen Dwight D. Eisenhower. El tercer y último jefe de la 8ª Fuerza Aérea, Lt Gen James Doolittle, está de pie el cuarto por la izquierda en la fila delantera de este grupo, que de acuerdo con el texto de la guerra, está examinando una bomba de 1.000 libras (454 kg).



El Lt Col Leon R. Vance Jr. llegó a Inglaterra en mayo de 1944 como segundo jefe del 489 BG. En su segunda misión, en la víspera de los desembarcos del Día D en Normandía, Vance actuaba como jefe de grupo cuando su B-24H Liberator fabricado por Ford quedó destrozado por las explosiones de la artillería antiaérea, matando al piloto e hiriendo gravemente al copiloto. A pesar de sufrir él mismo heridas graves, Vance tomó el control del avión y realizó un desesperado intento de salvar al resto de la tripulación con un peligroso amerizaje en el Canal de la Mancha. Posteriormente se le concedería la Medalla de Honor por su acción.



Si mis servicios han sido satisfactorios para los jefes, solicito que se me permita mantener el mando de la 8ª Fuerza Aérea".

"En caso contrario", continuaba Eaker, "el mando debería pasar al Maj Gen Idwal H. Edwards"; tal y como Eaker lo veía, "Doolittle debería encabezar la 15ª". No se aceptó ninguno de sus razonamientos.

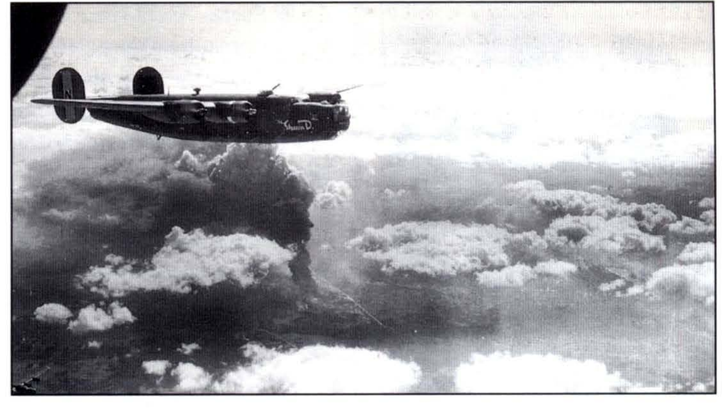
Hasta el final de sus días, Doolittle y Eaker, que se conocían desde la década de los años veinte, se trataron el uno al otro como "General", en lugar de utilizar su nombre propio. Eaker fue retirado de su puesto y sustituido por Doolittle debido a la política militar, por lo que no fue en realidad culpa de Doolittle. Aunque a Eisenhower no le gustaba Doolittle en especial, al general británico sir Harold Alexander sí y él recomendó que la misma plana mayor que había estado al mando de la campaña del norte de África debería ser trasladada a Inglaterra para organizar la guerra para la invasión del continente. Doolittle fue trasladado y recibió el mando de la nueva 8ª Fuerza Aérea (en esencia, el antiguo VIII Mando de Bombarderos), mientras Eaker fue "ascendido" y enviado al Mediterráneo como oficial superior aéreo.

A Doolittle no le gustaba el Liberator y deseaba convertir la 8ª Fuerza Aérea en una fuerza sólo de B-17. Las principales objeciones de Doolittle parecían ser que el B-24 se había convertido en demasiado pesado para alcanzar las cotas altas necesarias para evitar la artillería antiaérea sobre Alemania. Con seguridad, los B-17 podían operar en cotas más altas que los B-24, pero este argumento ignoraba el hecho de que los B-24 podían transportar más carga, volar más rápido y llegar más lejos.

Doolittle creía que se debían utilizar los cazas para derribar a la Luftwaffe, en lugar de acometer exclusivamente la escolta próxima de los bombarderos. Él visitó al Maj Gen William Kepner, del VIII Mando de Caza. En la pared de la oficina se encontraba el letrero: "LA PRIMERA OBLIGACIÓN DE LOS CAZAS DE LA 8ª FUERZA AÉREA ES TRAER DE VUELTA VIVOS A LOS BOMBARDEROS". Cuando preguntó el origen del letrero, le dijeron que estaba allí cuando Kepner llegó. Doolittle encargó otro letrero en el que se podía leer: "LA PRIMERA OBLIGACIÓN DE LOS CAZAS DE LA 8ª FUERZA AÉREA ES DERRIBAR A LOS CAZAS ALEMANES". También ordenó al VIII Mando de Caza que iniciara la ofensiva.

Esto implicaba que aunque las formaciones de caza todavía facilitaban la escolta próxima, también se les permitía avanzar por delante de los bombarderos y atacar a las formaciones de caza alemanas antes de que pudieran reunirse para coordinarse y/o concentrar ataques contra los bombarderos. Doolittle también permitió que los cazas atacaran blancos terrestres, incluidos los campos de aviación alemanes, para destruir a los cazas sobre el terreno. Ésta no fue una decisión popular entre las tripulaciones de los bombarderos, a las que les gustaba ver a sus "pequeños amigos" muy cerca.

Y EL 458



El famoso ***Sharon D*** **cruza unas espectaculares formaciones de nubes durante una incursión en septiembre de 1944.**

El 458 BG entró en combate el 22 de febrero de 1944 como parte de la 96 CBW (que finalmente incluiría al 466 BG y al 467 BG), 2ª División Aérea. Situado en Horsham St. Faith, en Suffolk, el 458 BG fue mandado inicialmente por el Col James H. Isbell. Finalmente, este grupo realizaría 240 misiones, acumulando 5.759 salidas. Entre otros logros, el 458 llevó a cabo las primeras pruebas de la bomba Azon para la 8ª Fuerza Aérea. Esta arma estaba compuesta de una unidad con planos de deriva sujeta a una bomba de 1.000 libras (454 kg) de uso general. Esto transformaba la Azon en un misil, que podía ser guiado por los bombarderos utilizando un interruptor de palanca que hacía funcionar los planos de deriva. El proyecto Azon fue mandado por el Lt Col Robert W. Vincent. Se asignaron diez Liberator con funciones relacionadas con la Azon y fueron equipados con antenas de radio por debajo de la parte inferior del fuselaje. La bomba se lanzaba desde unos 15.000 pies (6.803 metros), pero sólo con tiempo despejado, lo cual era bastante poco frecuente en Europa. Como recordaba más tarde George A. Reynolds, historiador del 458, "con más frecuencia de la debida, las tripulaciones dependían de demasiadas alertas como para tener una interrupción a última hora por culpa de la situación climatológica".

Aunque la bomba Azon tuvo éxito en el teatro de operaciones de China-Birmania-India (en el que habían estado estas tripulaciones cuando la 8ª Fuerza Aérea las solicitó para misiones de puentes y muelles según se acercaba el Día D), Reynolds la vio como un "logro limitado" para el 458 ya que sólo siete de un total de trece salidas con las Azon fueron consideradas como un éxito. Una de éstas fue una misión del B-24H *Lorelei* del 753 BS/458 BG el 23 de mayo de 1944, en la que cuatro bombas Azon hundieron cuatro puentes, aunque jamás llegó mención alguna de este logro a los informes oficiales de la AAF.

El 6 de marzo de 1944 marcó la primera misión importante de la 8ª Fuerza Aérea hacia Berlín. El Reichsmarschall (Mariscal del Reich) Herman Göring, como jefe de la Luftwaffe, había predicho que los aviones de guerra aliados nunca llegarían a volar sobre la capital alemana. Para las tripulaciones de los B-17 Flying Fortress, que componían el grueso del ataque, fue la misión más costosa de la guerra. También fue dolorosa para las tripulaciones de los Liberator de la 2ª División Aérea, cuyo blanco principal fueron las instalaciones de los motores aéreos de Daimler-Benz en los suburbios de Genshagen.

Para atacar este emplazamiento, los grupos de combate de la 2ª División Aérea enviaron una auténtica flota. A partir de esta coyuntura, los ataques de los Liberator incluirían con frecuencia a dos o tres alas de combate, contribuyendo cada una de ellas con tres o más grupos de combate, y los propios bombarderos pesados no se medían por docenas, sino por centenares.

Berlín fue un triunfo para la potencia aérea de gran alcance, pero con el coste de más de un bombardero de cada diez enviados en la misión.



El Lt Gen James Doolittle (a la izquierda) asumió el mando de la 8ª Fuerza Aérea el 6 de enero de 1944 e, inmediatamente, dio libertad a sus escuadrones de caza para que utilizaran tácticas más agresivas contra la Luftwaffe, una decisión que les dio una mejor oportunidad de supervivencia a las tripulaciones de los Liberator y de los Flying Fortress. El Gen Henry H. *Hap* Arnold (a la derecha) era el jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Tierra (AAF) y un partidario de la potencia aérea estratégica.

La 8ª Fuerza Aérea lanzó 814 bombarderos, 792 de los cuales penetraron en territorio alemán; se perdieron 69 en la batalla. Este asombroso coste incluyó a 53 Fortress y 16 Liberator, además de un P-38 Lightning, cinco P-47 Thunderbolt y cinco P-51 Mustang; murieron 229 estadounidenses, 411 fueron hechos prisioneros y 40 se desviaron a Suecia, donde fueron internados.

La ofensiva aliada de bombarderos había alcanzado ya a golpear el corazón del Tercer Reich y los cazas acompañaron a los bombarderos hasta allí, pero los resultados iniciales fueron desiguales ya que el número total de aviadores que murieron aquel día fue casi idéntico al número de alemanes que murieron por las bombas que cayeron.

Un Recuerdo

Dale Van Blair, un tirador del 715 BS/448 BG, recordaba lo que fue ir al *Gran B.* el 6 de marzo de 1944:

"Yo participé en la primera incursión masiva diurna sobre Berlín. Unos cuantos de aquellos "otros aviones" (B-17) habían atacado brevemente las afueras de la ciudad el 3-4 de marzo después de hacer caso omiso de una llamada, pero aquélla fue la primera auténtica misión hacia la capital. Aunque normalmente yo volaba en la torreta de cola, en aquella ocasión fui seleccionado para ocupar la torreta delantera con otra tripulación. Conocía a los aviadores de aquella tripulación pero no a los oficiales y cuando miré hacia delante, sobre la barrera de la artillería antiaérea a la que nos aproximábamos, mi principal preocupación consistía en si el navegante o el bombardero de aquella tripulación dejaría tiempo para que un extraño saliera de la torreta delantera si teníamos que saltar en paracaídas".

"Yo siempre dejaba abiertas las puertas de mi torreta de cola, así no tenía que depender de nadie para salir. Por supuesto, no podía hacer esto en la torreta delantera. Afortunadamente, pasamos sin daños importantes. Después de aquello, estaba preparado para volver a mi torreta de cola, donde no tenía que preocuparme por la artillería antiaérea que veía, dado que en el momento en que la vi ya estábamos saliendo; ojos que no ven, corazón que no siente".

Los Liberator supervivientes regresaron a casa desde Berlín, muchos de ellos volvieron bamboleándose a través de los cielos con un rastro de humo. Más de un tripulante besó el suelo de Inglaterra, el mismo suelo húmedo y miserable que a menudo había hecho que las condiciones de vuelo fueran abominables. Agotados, ensangrentados, heridos y agobiados, las tripulaciones de los B-24, como sus primos de los B-17, no tenían gana alguna de celebraciones, pero habían clavado un clavo en el ataúd de Hitler.

Hasta entonces, la cuestión había sido si los bombarderos pesados estadounidenses que operaban a la luz del día podrían atravesar las formidables defensas alemanas con un ataque que fuera creíble y efectivo. Después de aquel primer viaje a Berlín la cuestión era si los alemanes podrían conseguir la credibilidad o la efectividad en detenerlos.

El Grupo de Bombardeo 466

El 22 de marzo de 1944, el 466 BG se unió a los combates en Europa. Este grupo desencadenó su guerra desde Attlebridge en East Anglia, cerca de Norwich. El primer jefe del 466 BG fue el Col Arthur J. Pierce.

Refiriéndose al primer combate del 466 BG, el Lt Col John H. Woolnough habla sobre cómo comenzaba una misión normal:

"A las 03:15 horas me daba cuenta de que mi compañero de habitación y yo estábamos despiertos, aunque no recordaba haber dormido. Hora de ir a la reunión operativa previa. Me arrastraba fuera de la húmeda cama a la habitación fría y húmeda y me estremecía dentro de mis ropas frías (nada era caliente ni despejado en aquel país...)".

"El blanco era Berlín, más específicamente la fábrica de Motores Aéreos de las Instalaciones Brandenburgisch Motor en Basdorf, 15 millas (24 km) al norte de la capital alemana. Tuvo lugar un cambio fundamental. Los cazas P-51 Mustang de largo alcance ya eran capaces de ir con los bombarderos".

Woolnough recuerda cómo se sentía uno durante aquellos momentos críticos cuando su B-24 se aproximaba al blanco:

"Los B-24 por delante no parecían tener problemas. No había cazas y la escasa artillería antiaérea que habíamos visto hasta entonces parecía inofensiva. Llegamos al punto inicial a las 13:25, viramos hacia el suroeste y abrimos las compuertas de la bodega de bombas".

"Podíamos ver lo que parecía una cubierta negra sobre el punto en el que debería estar la ciudad. Cuando nos acercamos pudimos ver que aquella cubierta estaba compuesta por los estallidos individuales negros de la artillería antiaérea, a nuestra altura".

"Utilizaban un modelo de barrera sobre la ciudad. Disparaban a nuestra altura para ver si nosotros intentábamos entrar. Realmente la artillería antiaérea parecía inofensiva. De vez en cuando pasaba un proyectil trazador junto a mi ventanilla. Por entonces ya podíamos oír cómo explotaban, aunque no sonaban mucho. De vez en cuando podíamos oír cómo los trozos traqueteaban cerca de las alas y del fuselaje mientras atravesábamos los restos de los proyectiles que habían explotado. Casi contuvimos la respiración durante la pasada de bombas. En unos momentos la cosa se puso peor".

El *The Flying Deck* lanzó 1.112 bombas de 100 libras (45 kg) de la variedad M-47A1 sobre el blanco, como parte de una acción mucho más grande con la que por entonces los bombarderos pesados estadounidenses habían, finalmente, comenzado a machacar el centro neurálgico del Tercer Reich.

El primer Liberator de la 8ª Fuerza Aérea en completar 50 misiones fue el Bomerang, un B-24D del 328 BS/93 BG. El nombre de este avión era una combinación ortográfica, no un juego de palabras. En abril de 1944, la 8ª Fuerza Aérea relevó a este veterano y lo envió a casa a un circuito de publicidad. Este veterano de la misión *Tidal Wave* contra Ploesti viajó por Estados Unidos y visitó las fábricas en las que los trabajadores fabricaban los aviones y los motores.

Y EL 467

El 467 BG entró en combate como parte de la 96 CBW/2ª División Aérea el 10 de abril de 1944 utilizando Liberator en color aceituna pardo con la letra "P" dentro de un círculo blanco. El único jefe de este grupo durante toda la guerra fue el Col Albert J. Shower; él fue el único oficial al mando que llevó un grupo de combate a Europa, que lo mandó en todas sus misiones y que lo llevó de vuelta a casa después de ha-



Samuel E. McGowan Sr. fue un ejemplo típico de los voluntarios que constituyeron el núcleo de las tripulaciones de vuelo de los B-24 Liberator. McGowan, miembro del 328 BS/93 BG, apodado *Ted's Traveling Circus*, fue mecánico y tirador. Voló en el B-24J *Naugthy Nan* y recuerda especialmente su 11ª misión contra las posiciones de las Bombas V en Frederickshafen el 18 de marzo de 1944. Él comentó: "Vi más aviones derribados en aquella misión que en ninguna otra. El suelo estaba blanco por una gran nevada y resultaba fácil localizarlos".



Resulta casi imposible ver en esta instantánea con sombras, pero el Lt James A. Struthers (67 BS/44 BG) y el M/Sgt (Brigada) Nelson sostienen un quinto de whisky escocés cada uno (esto es, una quinta parte de un galón estadounidense) para celebrar la increíble hazaña de 103 misiones completadas con el *Iron Corset* de apodo, un B-24H fabricado por Ford.

ber logrado la victoria. El Col Shower todavía asistía a reuniones con sus hombres cuando se escribió este texto casi en el cambio de siglo.

El 492 BG se unió a la 8ª Fuerza Aérea y envió su primera misión el 11 de mayo de 1944, volando desde North Pickenham, en Norfolk. Sin embargo, la carrera de combate de este grupo fue breve ya que se disolvió el 7 de agosto de 1944 y, a continuación, se volvió a organizar como una unidad de operaciones especiales, conocida como los *Carpetbaggers*, en Harrington, Northamptonshire. La identificación 492 sustituyó a la de 801 BG provisional para esta segunda, y diferenciada, función. Durante su periodo de tres meses con los B-24H/J, el único jefe del 492 fue el Col Eugene H. Snavely.

Durante su breve periodo como grupo de bombardeo, el 492 se ganó una cierta reputación como "gafe". Sus tripulaciones tuvieron dificultades para ajustarse a los procedimientos de organización y formación de vuelo, con los consiguientes errores que les hicieron vulnerables a la Luftwaffe. Contrariamente al mito, los pilotos alemanes nunca seleccionaban a un grupo de bombardeo para dedicarle su atención; pero sin ningún esfuerzo por su parte, el 492 se convertía a menudo en el plato de la mesa. Este grupo perdió el increíble número de 57 Liberator en un periodo de sólo tres meses durante la realización de 66 misiones y 1.606 salidas.

En cuanto a los *Carpetbaggers*, su trabajo consistió en una serie de misiones "supersecretas" nada tradicionales por detrás de las líneas del enemigo. Hubo unidades de *Carpetbaggers* por todo el mundo; este nombre tenía su origen en el periodo posterior a la Guerra Civil de Estados Unidos en el que los políticos y los comerciantes del Norte bajaron al Sur derrotado para aprovecharse de la gente que intentaba la reconstrucción. Llegaron portando equipajes a base de alfombras. Hoy en día, este término se refiere a un extraño que se introduce en el territorio de otro; un nombre adecuado.

Los B-24 comenzaron las operaciones como *Carpetbaggers* desde Inglaterra en 1944, utilizando una base nueva en Northamptonshire. Después de un breve periodo como el 801 BG(P), los *Carpetbaggers* asumieron la identidad del 492 BG el 13 de agosto de 1944. Inicialmente, utilizaron los B-24D sólo con cañones de cola (y posteriormente los B-24H), empleando hasta 40 aviones para lanzar suministros y agentes a las fuerzas de resistencia en territorio ocupado. Llevaron a cabo sus misiones por la noche, con una situación climatológica te-



Un B-24H fabricado por Ford del 846 BS/489 BG en una misión sobre Europa desde su base en Halesworth, en Suffolk.

rrible en la que las condiciones de vuelo y el terreno fueron los peores enemigos.

Las misiones de los *Carpetbaggers* en Europa precisaban la capacidad de largo alcance de los Liberator y las tripulaciones alabaron enormemente este avión. La necesidad de las operaciones de los *Carpetbaggers* disminuyó bruscamente después del otoño de 1944 y la mayor parte de la flota de B-24 del 492 realizó con tranquilidad su trabajo nocturno justo hasta el día de la victoria en Europa.

Hay que señalar que un puñado de Liberator también formaron una unidad especial que realizó una campaña para desorganizar las comunicaciones alemanas por radio en el continente.

Llega el 489

El 489 BG, mandado por el Col Ezekial W. Napier, comenzó las operaciones desde Halesworth (Hofton) en Suffolk con los B-24H y posteriormente también utilizó los modelos J. El 489 estaba destinado a completar 106 misiones con 2.998 salidas y a producir el único receptor de la Medalla de Honor entre los aviadores de los Liberator dentro de la zona de responsabilidad de la 8ª Fuerza Aérea.

El 489 BG realizó su primera misión de combate el 30 de mayo de 1944 hacia Oldenburg, en Alemania, y posteriormente bombardearía blancos en Francia como apoyo a la invasión aliada de Normandía. El segundo jefe del Grupo fue el Lt Col Leon R. Vance Jr., que había finalizado sus estudios en la Academia Militar de Estados Unidos en West Point, Nueva York. Aunque piloto y mando experimentado, no había entrado en combate.

Vance participaba en la misión del 30 de mayo como jefe aéreo del grupo, encargándose de la formación de bombardeo. Con esta función no se esperaba de él que necesariamente pilotara un avión así que volaba en el bombardero guía del 489 BG, junto con dos pilotos. Liberado de la responsabilidad inmediata del avión, Vance podía concentrarse en el resto del grupo según fuera avanzando la misión.

Los aviones guía eran denominados como "aparatos PFF" o Exploradores, y estaban equipados con el radar H2X, también denominado AN/APS-15 y llamado *Mickey* por algunos. La cabeza del radar estaba situada en una cúpula en forma de dedal que sobresalía del fuselaje inferior, donde de no ser por él habría existido una torreta esférica.

El 5 de junio de 1944 (la víspera de la invasión aliada) Vance realizó su segunda, y última, misión. El blanco era un complejo de la defensa de costa cerca de Wimereaux y, nuevamente, Vance era el jefe aéreo del grupo. Su avión era el B-24H fabricado por Douglas *Missouri Belle*, pilotado por el Capt Louis Mazure y el 1Lt Earl *Rocket* Carper (no Casper, como en todos los textos publicados con anterioridad). El bombardero y la tripulación, excepto Vance, pertenecían al 66 BS/44 BG y realizaban aquella misión porque el 489 todavía no disponía de sus propios aviones *Mickey*.

Otra instantánea de una formación masiva de Liberator del 489 BG, esta vez del 847 BS, sobre Europa.

Al aproximarse al blanco, Vance ordenó que el grupo lanzase las bombas, pero descubrió que su avión tenía un fallo mecánico en el lanzamiento. Ordenó a Mazure que realizase un viraje de 360 grados y preparase una segunda pasada sobre el blanco. El bombardero utilizó el lanzamiento manual para soltarlas, pero una bomba de 500 libras (227 kg) se quedó "colgada" en la bodega.

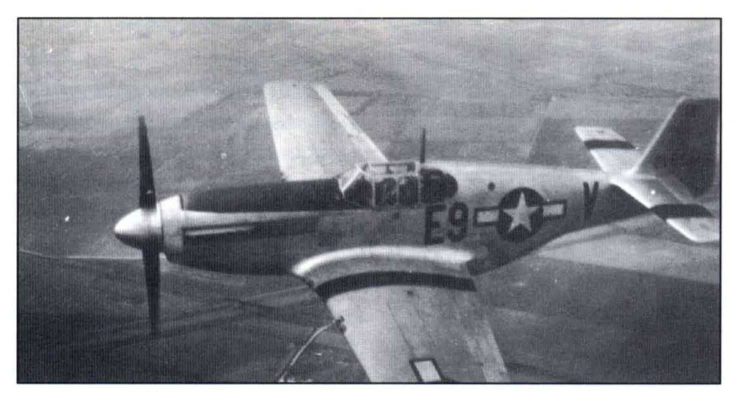
Simultáneamente, el avión se convirtió en el punto central de una letal caja de artillería antiaérea y se produjo una explosión cerca de la raíz del ala, destrozando el avión con esquirlas de acero blanco ardiendo. El impacto mató a Mazure instantáneamente, mientras que Carper sufrió heridas graves, al igual que otros miembros de la tripulación. Tres de los motores del Liberator se pararon y el bombardero se acercó al punto de entrada en pérdida, con su otro motor fallando.

Vance, que estaba de pie en la plataforma de vuelo por detrás de los pilotos, se recuperó del impacto del estallido y se lanzó hacia delante, con los impedimentos del traje de vuelo y de los virajes del avión, para intentar estabilizar los maltrechos motores. No pudo llegar a los mandos.

Miró hacia abajo y descubrió que su pie derecho había sido amputado y permanecía unido a su pierna sólo por los tendones, enganchado inextricablemente detrás del asiento y de las sujeciones del copiloto. Incapaz de ponerse de pie totalmente o de cambiarle el sitio al herido Carper, Vance se estiró todo lo que pudo desde su posición medio erguida



Después de una misión de los Liberator a comienzos de 1944, James Stewart (sentado) se reúne con sus compañeros de Pensilvania del 445 BG para una fotografía preparada. Se trata, desde la izquierda, de Keith Dibble, Roger Counselman, Stewart, Joseph Florentino y A. Edward Wilen. Stewart mandó un escuadrón del 445 BG antes de trasladarse al cuartel general del grupo, y realizó al menos 25 misiones de combate.



El tirador de los Liberator B-24 Hal Erbe se apoyó en una ráfaga de viento para tomar esta instantánea de un pequeño amigo bienvenido en la forma del P-51B-NA Mustang estadounidense 42-106945, código E9-V, del 376 FS/361 FG.

y desconectó los tres motores dañados y puso el cuarto en bandera. Al darse cuenta de que los destrozados instrumentos también eran inútiles, Vance forzó una ventanilla lateral hacia abajo unos cuantos centímetros para localizar la costa sur de Inglaterra. Con la ayuda del operador del radar, que por entonces había logrado llegar hasta allí, Vance pudo preparar el B-24H para amerizar, pero debido a la bomba que colgaba, ordenó a la tripulación que saltara en paracaídas.

Antes de que Vance pudiera buscar una forma de sacar su casi amputado pie para lanzarse en paracaídas, una voz en el intercomunicador le convenció de que un miembro de la tripulación tenía heridas demasiado graves como para saltar. Aunque el Liberator nunca fue el mejor avión para las situaciones de amerizaje, Vance no vio otra opción que intentar descender sobre el agua. El horrendo impacto fue acentuado por las botellas de oxígeno que explotaban y lo siguiente que supo Vance fue que estaba flotando sobre la superficie adherido a algún resto.

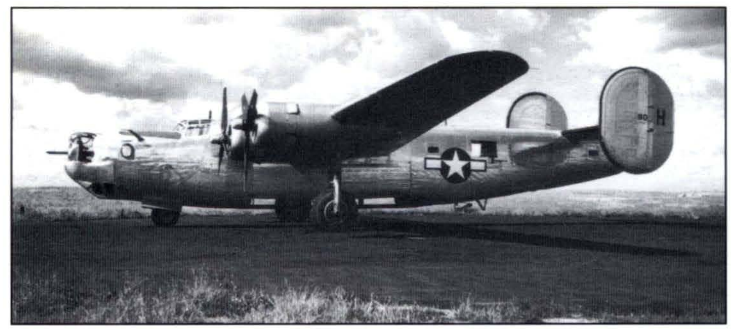
A continuación, intentó sin éxito salvar al tripulante herido y luchó por mantenerse consciente. Después de una hora, fue rescatado por una embarcación del ASR (Rescate Aeromarítimo) británico y al ser subido a bordo bromeó, "No os olvidéis de subir mi pie". Vance se dirigía a casa para la recuperación, y para intentar encontrar una forma de volver a los vuelos de combate, cuando cayó en un C-54 Skymaster que transportaba a veteranos heridos y mutilados sobre el Atlántico Norte el 26 de julio de 1944.

A Vance se le concedió la Medalla de Honor y la base aérea en su ciudad natal de Enid, Oklahoma (en la actualidad una base de adiestramiento de pilotos) lleva su nombre en su honor.

La Llegada del 486 BG y Del 487 BG

El 486 BG y el 487 BG comenzaron las operaciones el 7 de mayo de 1944. Los dos formaban parte de la 92 Ala de Bombardeo de Combate, 3ª División Aérea, y los dos se convertirían rápidamente en unidades exclusivamente de B-17 ya que la 3ª División Aérea abandonó el uso de los Liberator a finales de 1944 y dejó a la 2ª División Aérea como propietaria de todos los Liberator de la "Poderosa 8ª". Pero aunque los días de sus Liberator iban a ser pocos, estos grupos apoyaron la invasión de Europa y el comienzo de la guerra terrestre en el continente.

El primer jefe del 487 BG en Lavenham fue el Col Beirne Lay Jr., que había sido uno de los primeros oficiales de plana mayor de la 8ª Fuerza Aérea y posteriormente coautor, con Sy Bardett, de la novela y



Este B-24H fabricado por Douglas fue cogido en Mount Farm, en Oxfordshire, en la primavera de 1944 por la cámara nítidamente enfocada de Robert Astrella. Este bombardero parece tener un aspecto nuevo y fresco, pero no le iba a durar mucho. Después de ser traspasado al 18 BS/34 BG en Mendlesham, desapareció en una colisión en el aire el 19 de julio de 1944. No hubo supervivientes.

el guión cinematográfico *Twelve O'Clock High*.

El interés de Lay por la escritura era muy conocido ya que era el autor de *I Wanted Wings*, un libro leído por gran parte de su unidad que se convirtió en 1941 en una película protagonizada por Ray Milland y Veronica Lake. Un tripulante de un Liberator de su grupo recuerda cómo: "Nosotros siempre estábamos un poco nerviosos en las misiones, imaginándonos que podría estar buscando material nuevo". El trabajo más conocido de Lay se publicó en 1948 y posteriormente se convirtió en una película protagonizada por Gregory Peck.

Durante un ataque contra las zonas de clasificación de trenes de Chateaudun, en el noreste de Francia, en un día europeo extrañamente soleado (11 de mayo de 1944), Lay fue derribado "justo delante de mí", según recuerda el veterano Bill Colburn. Él se lanzó en paracaídas, llegó al suelo, evitó su captura y escribió otro libro sobre esta experiencia titulado *I've Had it*.

El 487 BG también comenzó con modelos B-24H/J, pero se le exigió (al igual que al 486 BG) que se actualizara con los B-17G Flying Fortress desde el 1 de agosto de 1944. Otros tres grupos de Liberator de la 3ª División Aérea realizaron este cambio poco después.

Los Desembarcos del Día D

En el momento en que comenzó la muy esperada invasión aliada (operación *Overlord*) del continente, la gente del campo en Inglaterra estaba acostumbrada a que las tranquilas mañanas se interrumpieran con el sonido de los aviones sobre sus cabezas y su calentamiento en el suelo, y esto ocurrió de nuevo en la mañana del 6 de junio de 1944. Aquella vez, muchos residentes próximos a las bases de la 8ª Fuerza Aérea creyeron que algo especial estaba en marcha. La situación en Bungay fue típica ya que allí los *Buckaroos* del 446 BG tenían una actividad febril.

Se estaban realizando reuniones operativas previas para los jefes y las tripulaciones, mientras los hombres del mantenimiento comprobaban los sistemas y arrancaban los motores. Un veterano del 446 BG recuerda que la Orden de Campaña nº 328 de la 2ª División Aérea fue "probablemente la más larga y detallada jamás remitida a una base de los B-24". La orden indicaba a los aviones de las alas de combate 2, 14, 20 y 96 de la división que proporcionaran más de 100 aviones cada una.

Siempre quedarán dudas sobre si se ordenó a los Liberator bombardear las fortificaciones alemanas en la línea de la playa de Omaha, la más sangrienta de las cinco playas de la invasión durante la operación *Neptune*, la parte anfibia de la invasión *Overlord*. Allí casi todas las cosas salieron mal. La 8ª Fuerza Aérea envió 1.198 bombarderos pesados para atacar las zonas en torno a las playas y realizó un intento fallido de enviar 528 más; la cobertura de nubes impidió que todos estos aviones, excepto 37, llegaran al cielo. Parece ser que Omaha fue asignada a los Fortress y no a los Liberator, pero no apareció ningún bombardero cuando se les esperaba.



Como algunos miembros del 446 señalaron, las órdenes prohibían los bombardeos en pasadas cortas debido a las tropas terrestres que esperaban en las proximidades de la playa durante el ataque aéreo preliminar. Se ordenó a los bombarderos pesados que volaran sobre sus blancos en escuadrillas de seis aparatos. Un explorador H2X acompañó a todas las terceras escuadrillas por si la situación climatológica impedía los bombardeos visuales. Sus órdenes eran claras y detalladas. No habría segundas pasadas. No habría segundas oportunidades. No habría vuelos suspendidos después de salir de Inglaterra. Se dispararía contra cualquier avión que regresara sobre el Canal de la Mancha.

En una misión en 1944 a Euskirchen, en Alemania, las bombas de los Liberator del 713 BS/448 BG caen en picado hacia el suelo. El rastro de humo a la derecha de la fotografía lo creó una bomba *Skymarker*, que era el término que utilizaban las tripulaciones para las bombas de humo que lanzaban los aviones PFF (Exploradores) con el fin de crear una clave visual para el lanzamiento de las bombas por parte del resto de la formación. Éste era un método sencillo pero eficaz, concebido para permitir que un grupo de combate completo colocara todas sus bombas en el blanco.

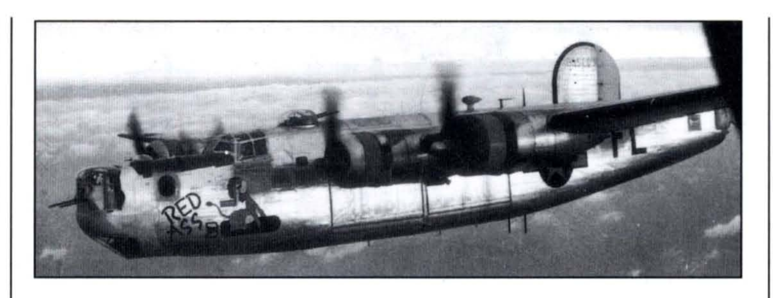
Los primeros bombarderos pesados despegaron antes de las 02:00, pero los que les siguieron se retrasaron mucho debido a la complicada situación climatológica. Los Liberator de la 2ª División Aérea fueron mandados por el B-24H *Red Ass* del 446 BG, pilotado por el Col Jacob Brogger. Antes de que el primer grupo de Liberator hubiera acabado su pasada, el siguiente ya estaba en el aire y penetrando hacia la costa de Normandía.

Los pueblos franceses de las carreteras que conducían hacia y desde las cabezas de playa fueron seleccionados como blancos para los bombardeos. Se habían lanzado panfletos en los días anteriores al ataque para alertar a los civiles de los peligros de vivir en una zona a punto de ser bombardeada. A pesar de tener localizaciones y mapas claros, las tripulaciones de la 3ª División Aérea que se aproximaron a estos blancos fueron incapaces de ver a través de la cobertura de nubes durante sus ataques según se iba desarrollando aquella mañana de la invasión. Menos del 40% de los Liberator de la 3ª División lanzaron sus bombas como estaba programado.

A primera hora de la tarde, 73 de los Liberator de la 2ª División Aérea bombardearon blancos cerca de Caen, en la costa de Normandía. Un solo B-24 del 487 BG fue la única baja de la 8ª Fuerza Aérea que se perdió por culpa del fuego alemán ya que la Luftwaffe no hizo un gran esfuerzo por llegar hasta las tripulaciones de los bombarderos al tener que luchar con la situación climatológica y con los problemas de navegación.

Esta relativa calma no duró. Al atardecer, "se desató todo un infierno", como recuerda un veterano. Un pequeño número de Ju 88 bimotores y de cazas Me 410 siguieron a los Liberator desde el continente hasta casa. En pocos momentos, derribaron cuatro Liberator del 34 BG en el circuito del campo de aviación de Mendlesham y dos Liberator más quedaron destrozados por un choque en la pista de Feltwell mientras se refugiaban de los Me 410.

El día después de la invasión la situación climatológica empeoró y los grupos de Liberator pagaron un precio por colaborar con el punto de apoyo aliado en Europa. En Metfield el 491 BG estaba lanzando una



Un B-24H fabricado por Ford del 706 BS/446 BG con el brusco apelativo de *Red Ass* en el morro de laterales planos. Fue fotografiado durante una misión desde Bungay en 1944. Los *Bungay Buckaroos* del 446 BG perdieron 86 Liberator en combate. Aunque esta cifra pueda parecer enorme, es notablemente menor que las bajas sufridas por sus compañeros 445 BG y 448 BG.

misión cuando despegó el B-24D *Lucky Penny*. El motor nº 4 del Liberator sufrió un fallo de energía en un momento crítico y el bombardero cayó al suelo. Dos bombas de 1.000 libras (454 kg) cayeron del *Lucky Penny* y explotaron, matando a la tripulación, dañando media docena de Liberator aparcados y cerrando la base.

Mejor suerte tuvo el navegante 1Lt Ben Isgrig, del 448 BG, el 12 de junio de 1944. Cerca de Rennes su Liberator fue rodeado por los Bf 109 y acribillado por el fuego de los cañones. Isgrig saltó en paracaídas con su tripulación y mientras flotaba allí abajo un Bf 109 viró sobre él en lo que parecía con toda seguridad una pasada de disparo. Justo cuando Isgrig estaba seguro de que iba a morir, un P-51 Mustang, del 352 FG (Grupo de Caza), apareció y eliminó al alemán del cielo. El Maj George Preddy, el mejor as del teatro de operaciones europeo, acababa de salvar el pellejo de Isgrig.

La Presentación en Combate del 491

Conocidos como los *Ringmasters*, el 491 BG comenzó sus misiones de vuelo el 2 de junio de 1944 desde Metfield, en Suffolk, y posteriormente (tras la disolución del 492 BG) desde North Pickenham, en Norfolk. Este grupo informaba a la 14 CBW y a la 2ª División Aérea. El 491 BG sólo utilizó aviones de metal natural, inicialmente con el distintivo de un plano de deriva verde cruzado por una barra blanca y posteriormente por una barra oblicua negra. Con el Lt Col Carl T. Goldenberg como su jefe, los *Ringmasters* realizaron 187 misiones hasta el 25 de abril de 1945, acumulando 5.005 salidas.

Según avanzaban los ejércitos aliados a través de Europa, los Liberator fueron seleccionados para transportar combustible a las tropas, especialmente para el Tercer Ejército acorazado del Lt Gen George S. Patton, que se había movido tan rápido que casi había dejado atrás a su "cola" de abastecimiento. Los Liberator con depósitos especiales internos que transportaban 9.092 litros adicionales de combustible y con tripulaciones de sólo cinco hombres cada uno realizaron 12 misiones de transporte, llegando hasta casi las 2.000 salidas entre el 19 y el 30 de septiembre de 1944. Los bombarderos utilizados fueron del 458 BG, del 466 BG, del 467 BG y del 492 BG.

Les llamaban los *Ringmasters*. Se trataba del 491 BG y entraron en la guerra desde North Pickenham (Base 143), en Norfolk. En esta vista panorámica de la reunión previa a una misión son visibles al menos 25 Liberator.



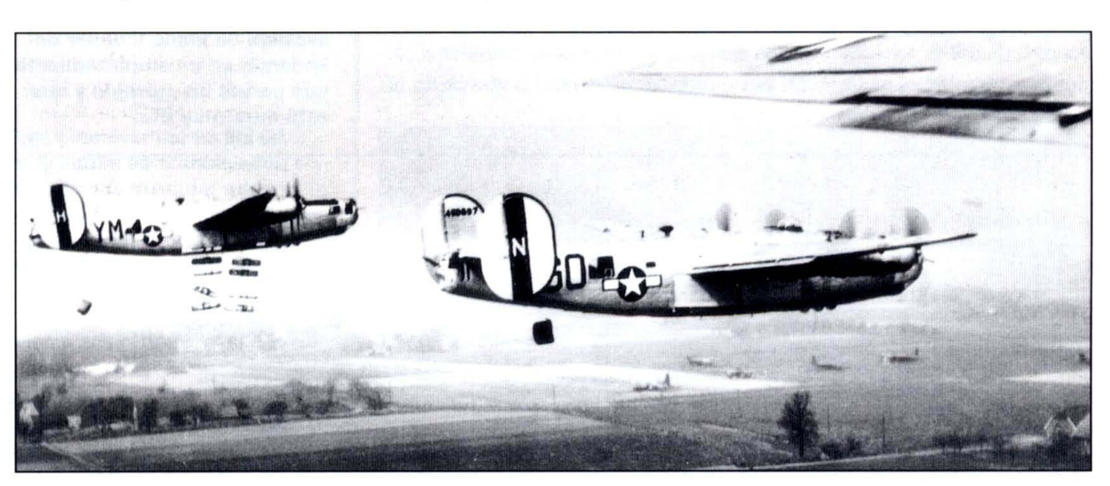
Por "un puente demasiado lejano" fue por donde se aventuraron los aliados cuando lanzaron las tropas paracaidistas en Arnhem, Eindhoven y Nijmegen en un intento de asegurar un punto de apoyo inmediato al otro lado del Rin. Los lanzamientos aéreos de los soldados británicos y estadounidenses dejaron a miles de hombres expuestos muy por delante del frente, y las acciones de reabastecimiento incluyeron los vuelos de 250 B-24 Liberator. En este caso, los *Flying Eightballs* del 44 BG lanzan suministros en paracaídas al 1er Ejército Aliado Aerotransportado en Holanda el 17 de septiembre de 1944.

Aquel mes, durante la operación *Market-Garden* (el asalto aliado aerotransportado de Holanda), se utilizaron cientos de Liberator para lanzar suministros por vía aérea. En Arnhem, Nijmegen y Eindhoven, donde los británicos y los estadounidenses se habían aventurado por "un puente demasiado lejano", los lanzamientos en paracaídas a baja altura mantuvieron a las tropas abastecidas mientras combatían dentro de su precaria cabeza de puente.

1944 llegó a su final, el continente estaba otra vez cubierto por una situación climatológica asquerosa e inquietante que hacía totalmente imposibles las misiones de bombardeo de larga distancia. A mediados de diciembre, el sitiado ejército alemán lanzó una dramática contraofensiva en las Ardenas y los soldados aliados comenzaron la Batalla de las Ardenas, una terrible campaña en pleno invierno que infligió muchas bajas y que, incuestionablemente, prolongó la guerra. Los Fortress y los Liberator fueron enviados contra las tropas terrestres durante varios días de peligrosos bombardeos tácticos, pero después del 20 de diciembre la situación climatológica empeoró tanto que tuvieron que permanecer en tierra durante 72 horas.

Unos 423 bombarderos pesados pudieron despegar para atacar a las fuerzas alemanas en las Ardenas el 23 de diciembre de 1944, pero sus esfuerzos fueron estériles en gran medida debido a la persistente cobertura de nubes. Las cosas mejoraron al día siguiente cuando hasta 2.046 bombarderos de todos los modelos despegaron y 1.884 llegaron a sus blancos. Esta acción incluyó 643 Liberator, dos de los cuales se perdieron, mientras que más de 150 resultaron dañados. El día de Navidad y el siguiente hubo más misiones.

El 27 de diciembre, se enviaron 641 bombarderos y 575 llegaron a los blancos. Al día siguiente, con mejor situación climatológica, partieron 1.275 bombarderos pesados y 1.158 lanzaron sus bombas sobre los blancos de suministros y sobre el ejército alemán. La batalla sobre el terreno había impedido que la 8ª Fuerza Aérea realizara ataques de larga distancia sobre blancos estratégicos, pero por vez primera desde mediados de mes, el 31 de diciembre se realizó una misión muy dentro de Alemania. Por entonces, el resultado de la guerra era ya evidente para la mayoría pero, con todo, en el continente los soldados aliados luchaban por su vida.



1945

En el continente europeo un cruel invierno estaba en pleno apogeo mientras comenzaba el que se convertiría en el año más destructivo de la historia de la humanidad. A mediados de enero, los aliados comenzaban a contener el avance alemán en las Ardenas, pero disponían de poca potencia aérea como ayuda debido a la situación climatológica.

Se puede atisbar alguna idea sobre aquellas heladas condiciones a partir de algunas notas de la acción del día de Año Nuevo con destino hacia Coblenza, tal y como fueron tomadas por George A. Reynolds, del 458 BG:

"Era difícil. El blanco era un puente sobre el Mosela en Guls-Coblenza. Se enviaron 27 aviones. Cobertura de nubes muy espesa todo el camino. Entramos en vientos en contra, calculados en 180 millas por hora (290 km/h) desde 40 grados, que reducían nuestra velocidad respecto al suelo hasta 20 millas por hora (32 km/h). Se tuvo que suspender la misión a 40 millas (64 km) del punto inicial. Tres de nuestros aviones realizaron el bombardeo con otros grupos. Tres aparatos aterrizaron en el continente, faltos de combustible".

A pesar de la humedad y de la oscuridad, la fuerza de bombarderos pesados de la 8ª Fuerza Aérea siguió avanzando. El 5 de enero, en medio de unas temperaturas bajo cero, una nieve y un hielo horrendos, la 2ª División Aérea envió ocho grupos de bombardeo contra blancos alemanes. Dos B-24 del 491 BG *Ringmasters* en North Pickenham, incapaces de elevarse en medio de la helada y de una deplorable visibilidad, chocaron incluso antes de que el ataque estuviera en marcha.

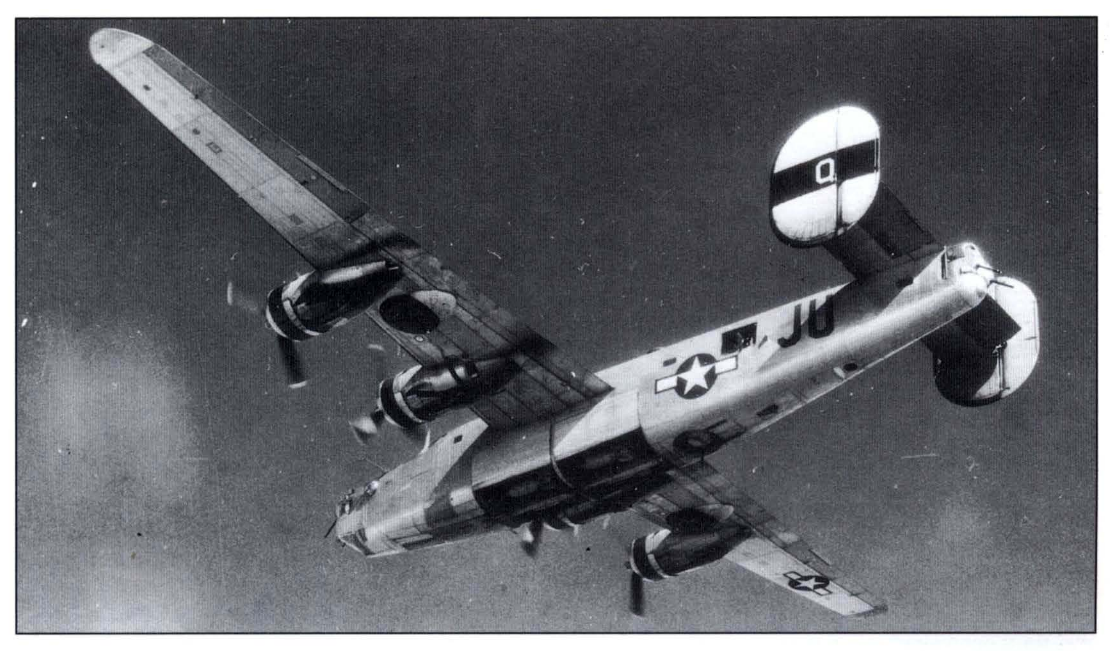
Nueve días después 360 Flying Fortress y un número idéntico de Liberator partieron para destruir las instalaciones petrolíferas en Brunswick, Heide, Magdeburgo y Stendal. En enero y febrero los bombarderos pesados se unieron a la operación *Clarion*, una acción de bombardeo sostenido contra el sistema ferroviario alemán. Otros blancos fueron los fondeaderos de submarinos y los astilleros de Kiel, Hamburgo y Bremen.

La Guerra en Febrero

En el tercer aniversario de la formación de la 8ª Fuerza Aérea, el 3 de febrero de 1945, 29 Liberator del 448 BG volaron hasta Magdeburgo, donde utilizaron el radar H2X para lanzar sus bombas a través de la densa cobertura de nubes.



Este B-24J fabricado por Consolidated, apodado *Linda Lou*, prestó sus servicios en el 735 BS/453 BG. Aquí se le puede ver después de un aterrizaje forzoso a comienzos de 1945 en un campo de aviación en pleno invierno en la Bélgica liberada. El *Linda Lou* parece haber perdido su motor nº 2 y está recibiendo las atenciones desde una escalera de mano y desde un andamio en un emplazamiento que parece un presagio y que está muy, muy frío.



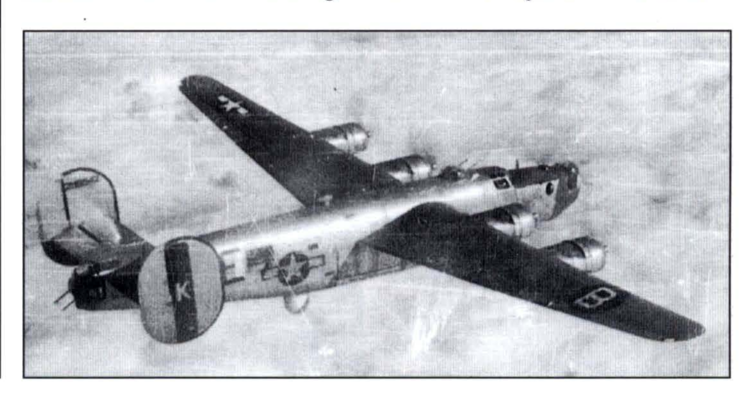
Este B-24H Liberator fabricado por Consolidated del 707 BS/446 BG lleva abiertas las compuertas de la bodega de bombas mientras el bombardero realiza los cálculos finales durante un ataque contra las zonas de clasificación de trenes alemanas en Aschaffenburg el 25 de febrero de 1945. Durante las últimas semanas de la guerra, el acabado en metal natural estuvo a la orden del día entre los Liberator de la 8ª Fuerza Aérea.

Igualmente en febrero de 1945 la ofensiva de los bombarderos aliados desvió gran parte de su atención a la eliminación de blancos de transporte y comunicaciones en Alemania, la RAF por la noche y la AAF de día, con los bombarderos pesados cuatrimotores de la 8ª y de la 15ª Fuerzas Aéreas convergiendo en el Reich. El 22 de febrero de 1945 la 8ª Fuerza Aérea envió 4.428 bombarderos pesados, de los cuales 1.372 fueron capaces de bombardear. Cuatro de los siete bombarderos que cayeron en la batalla fueron Liberator.

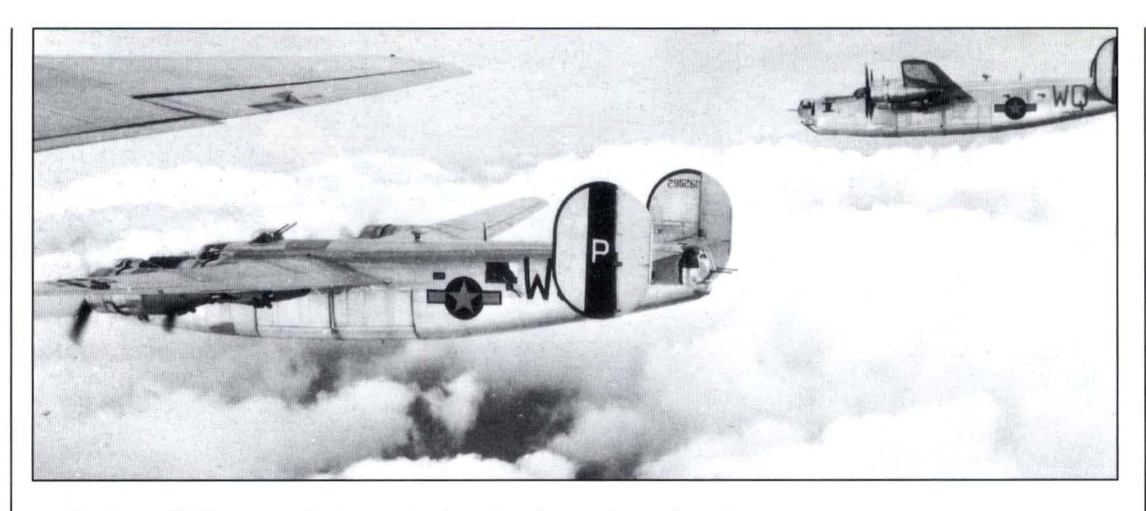
Esta acción, denominada operación *Clarion*, se prolongó un segundo día cuando 1.274 bombarderos despegaron, 1.211 bombardearon, y se perdieron cinco Liberator, uno en combate y cuatro debido a choques o amerizajes.

Ray F. Sounders Jr era un mecánico/tirador de vuelo (torreta superior) en el 703 BS/445 BG y a continuación recuerda una misión a Munster el 9 de marzo:

"Según salimos del Canal de la Mancha tuvimos que parar el motor nº 4 y no pudimos mantenernos a la misma altura que nuestro grupo (el 445), así que finalmente terminamos volando con el 458 BG. En aquella misión llevábamos un fotógrafo con nosotros que realizó una foto-



Este Liberator del 93 BG (el muy activo en combate *Ted's Traveling Circus*), del que sobresale un radar H2X *Mickey* como un dedal de la parte inferior del fuselaje trasero, se aproxima al punto de lanzamiento, donde enviará cuatro bombas de 1.000 libras (454 kg) hacia el blanco.



grafía de un B-24 que estaba a nuestra derecha, alcanzado por la artillería antiaérea. Pilotábamos el *Hitler's Hearse* en aquella misión y regresamos con la hélice del nº 4 en bandera".

La narración de Sounders suena tan prosaica que es fácil olvidar que todavía había una guerra en marcha. Para ser rigurosos, los combates se habían hecho más sencillos en algunos aspectos. Las tripulaciones de los Liberator finalizaron sus periodos de servicio (primero 25 misiones, luego 30 y finalmente 35) y volvieron a casa para ser sustituidos por tripulaciones nuevas. Pero los pilotos de la Luftwaffe no podían ser relevados ni renovados y la campaña aérea los estaba dejando agotados. Aunque la ofensiva de los bombarderos aliados todavía no había destruido a la Luftwaffe ni a la industria aeronáutica alemana, pese a haber infligido daños serios a ambas, el Reich se estaba quedando sin pilotos.

El 14 de marzo hasta 2.000 aviones de la 8ª Fuerza Aérea estaban en el aire para machacar las instalaciones industriales y de comunicaciones en Alemania occidental. Una semana después, los bombarderos pesados atacaron 11 campos de aviación desde los que se sabía que operaban los Messerschmitt Me 262 a reacción. El 24 de marzo de 1945, las tropas aliadas aseguraron una cabeza de puente en Remagen y cruzaron el Rin. Aquel día, 237 Liberator lanzaron suministros por vía aérea a las fuerzas aerotransportadas a través del Rin, sufriendo 14 bajas.

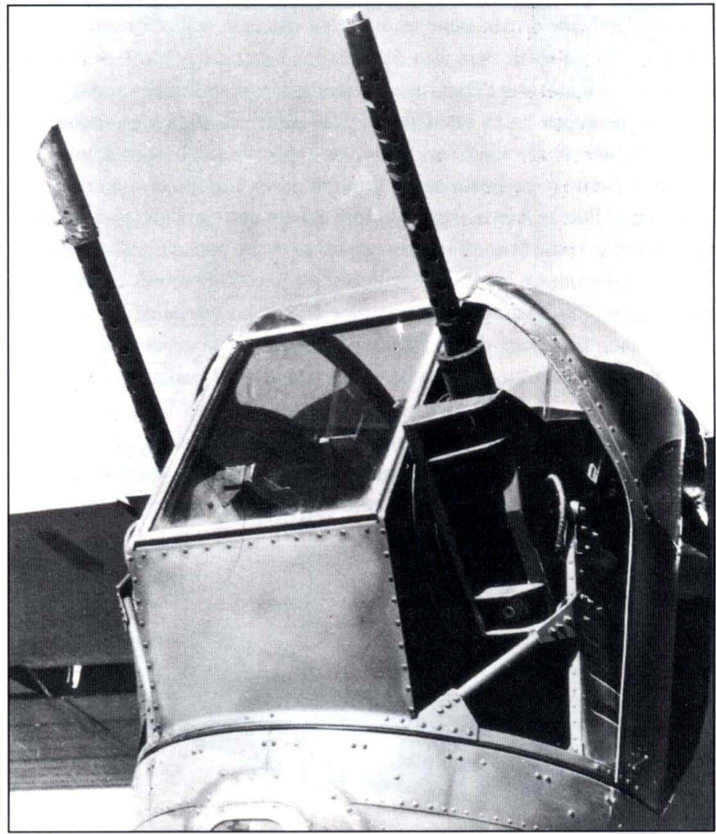
El paso del Rin fue incuestionablemente lo último para el maltrecho Reich. A finales de marzo el Primer Ejército de Estados Unidos capturó Colonia. Según se sabe, un tripulante de un B-24 derribado iba con ellos cuando consiguieron un suministro de una fragancia negada al mundo durante mucho tiempo, la famosa *4711 Eau de Cologne*, elaborada por *Parfumeria Fabrick Glockengasse* y con el nombre de la dirección de la fábrica, todavía no tocada por los bombarderos.

Pilotado por el 1Lt John McClure, este B-24H-15-FO (42-95260), con código WQ-B, fue apodado como *Lili Marlene* y perteneció al 68 BS/44 BG. La carrera de este avión duró desde mayo hasta diciembre de 1944; una nota del historiador del 44 BG indica que desapareció el 28 de diciembre en una "terrible" misión. Al final añade el triste final de "todos muertos".

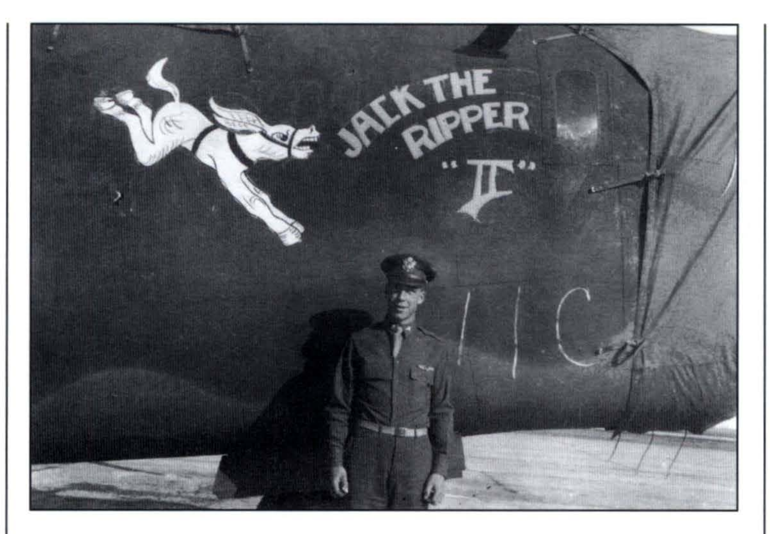


Este bien vestido piloto de un Liberator de la 8ª Fuerza Aérea nunca entraba en combate sin el gorro, las gafas, el chaleco salvavidas, la cazadora de cuero y la máscara de oxígeno. El 1Lt Bob Cline, un piloto de los B-24H del 489 BG, parece estar posando con el uniforme para sus amigos de casa. Con un microscopio, el estarcido en su chaleco salvavidas indica que, de acuerdo con las normas técnicas, pasó una inspección de seguridad el 4 de abril de 1944.

El avión más próximo a la cámara en este caso es un B-24M de Ford del 506 BS/44 BG, apodado *Big Headed Kid*. La copia original de esta imagen es de fecha 24 de abril de 1945, que fue el día antes de que los grupos de Liberator interrumpieran sus operaciones ofensivas en Europa.



La crucialmente importante torreta eléctrica de cola Consair A6 en un Liberator B-24 de los últimos modelos.



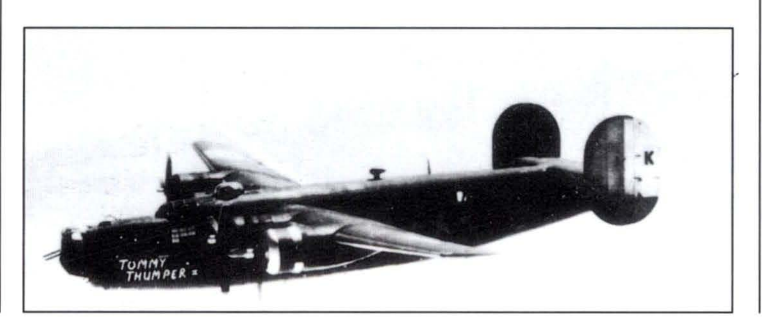
El 1Lt John E. *Jack* Stevens fue a la guerra con el 791 BS/467 BG en un bombardero apodado como él. La llamativa mula que adorna el *Jack The Ripper II* era la mascota de la universidad de Stevens, Colby College, en Maine. El *Jack The Ripper II* fue un B-24H pintado en color aceituna pardo, fabricado por Ford, que sustituyó a un bombardero anterior también pilotado por la tripulación de Stevens, que acumuló una considerable experiencia en combate en poco tiempo.

En abril, la defensa del Tercer Reich por parte de la Luftwaffe había llegado finalmente a su término. Más de 1.300 Liberator y Fortress salieron al aire el 7 de abril cuando la fuerza de caza alemana exhaló su último suspiro, enviando 250 cazas para interceptarlos. Derribaron 18 bombarderos, incluidos dos reclamados por los Me 262 y dos se perdieron debido a los ataques suicidas de arrollamiento, pero era demasiado poco y demasiado tarde.

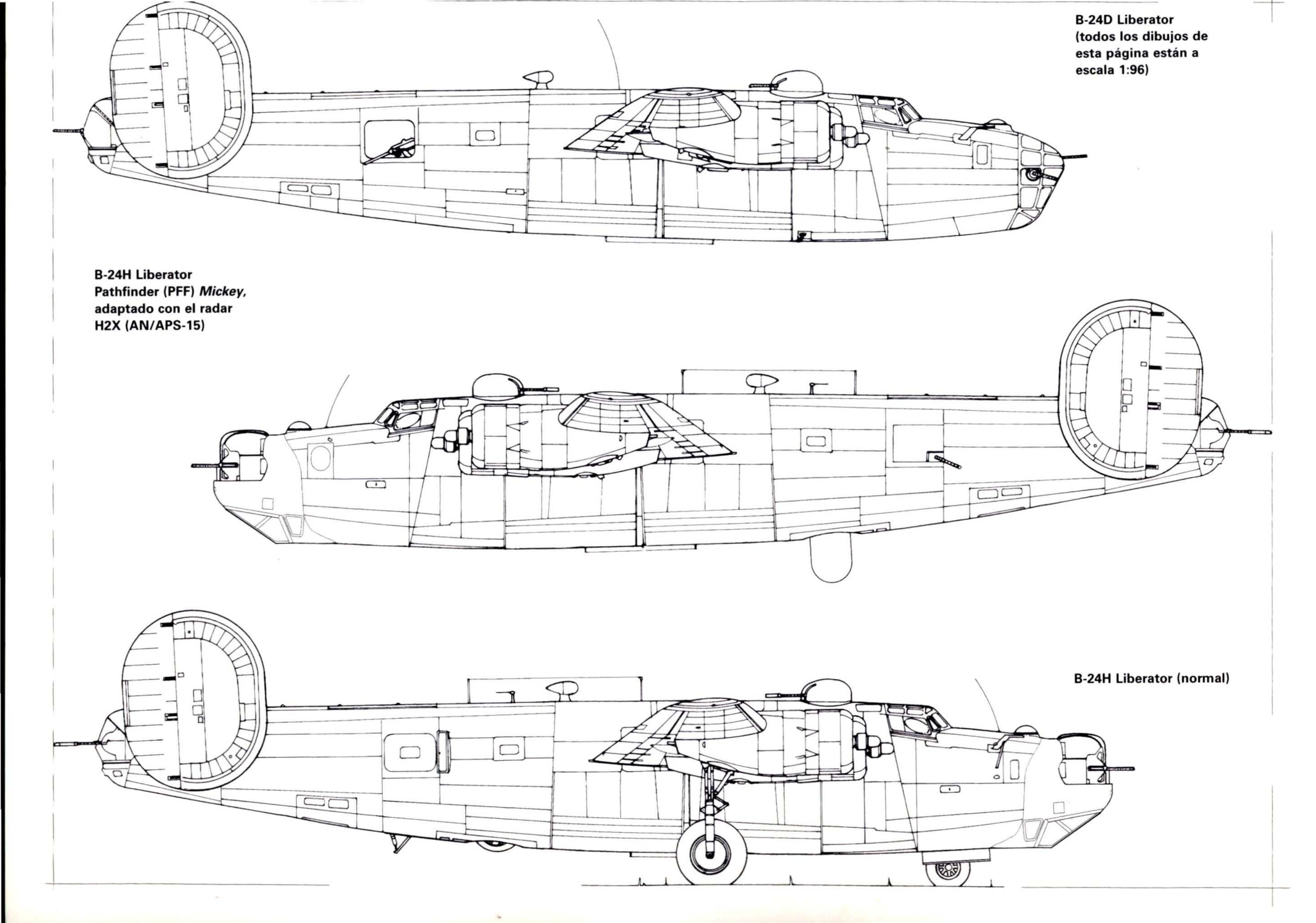
Todavía con muchos aviones, pero prácticamente sin pilotos, la Luftwaffe nunca volvió a organizar una acción relevante. Se intentaron algunas interceptaciones más, pero los aviones a reacción realizaron sus últimas salidas el 19 de abril. Seis días después los Liberator y otros aviones de guerra de la victoriosa "Poderosa 8ª" realizaron sus últimas salidas sobre una Alemania que había quedado en gran parte reducida a escombros.

Adolf Hitler se suicidó en un fortín, los carros de combate soviéticos entraron en Berlín y las hostilidades terminaron en Europa el 7 de mayo de 1945. La 8ª Fuerza Aérea organizó rápidamente una campaña para mostrar al personal terrestre la contribución que había hecho para aniquilar al Reich; los Flying Fortress y los Liberator llevaron a 10.000 hombres en "pasadas panorámicas" en un amplio circuito de vistas de las ruinas de las zonas de clasificación de trenes, de las fábricas de aviones y de las ciudades.

"Muchos de nosotros nunca nos imaginamos que podía haber tal destrucción", dijo el S/Sgt (Sargento de plana mayor) John Foster, del 93 BG, que había realizado misiones tanto en la 8ª como en la 15ª Fuerza Aérea, "Durante todo el tiempo que pensamos que nos estaban machacando, nosotros los estábamos dejando fuera de combate".



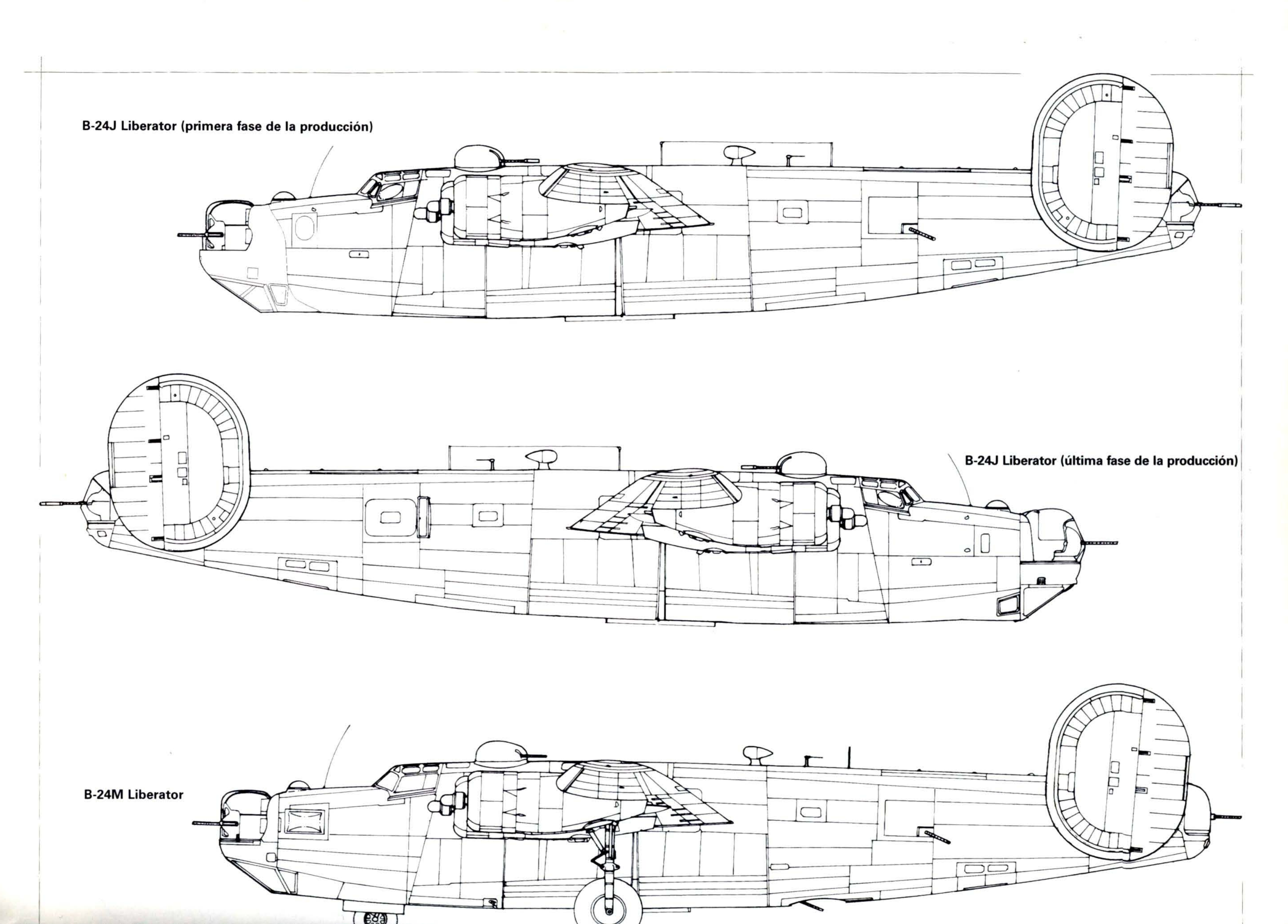
Hubo dos bombarderos apodados *Tommy Thumper* dentro del 4 BS/34 BG y los dos fueron pilotados por el 1Lt Warren Thrun. Se cree que éste fue el primero de los dos aparatos, que resultó dañado el 9 de mayo de 1944 cuando era pilotado por otra tripulación. El 34 BG fue una de las unidades de la 3ª División Aérea que tuvo que actualizarse con los B-17G Flying Fortress.



B-24D Liberator (todos los dibujos de esta página están a escala 1:96)

B-24H Liberator Pathfinder (PFF) ***Mickey,*** **adaptado con el radar H2X (AN/APS-15)**

B-24H Liberator (normal)


B-24J Liberator (primera fase de la producción)
B-24J Liberator (última fase de la producción)
B-24M Liberator

El B-24 Liberator se fabricó en mayor cantidad que ningún otro avión de guerra de Estados Unidos, pero con todo, sus tripulaciones de combate viven todavía hoy en día a la sombra del menos profuso pero mejor conocido B-17 Flying Fortress. Los informes de la 8ª Fuerza Aérea estadounidense, la "Poderosa 8ª", en Europa, e incluso muchos de los libros y películas que surgieron a partir de la mayor campaña aérea de la Historia a menudo han pasado por alto a los B-24 Liberator. El hecho es que los Liberator podían llevar más carga, volar más deprisa y llegar más lejos. Estuvieron en combate durante el mismo tiempo que los Flying Fortress y participaron en muchas misiones peligrosas de bombardeo diurno, incluido el ambicioso ataque contra las refinerías petrolíferas rumanas de Ploesti, para el que los Flying Fortress no tenían "las piernas lo suficientemente largas" como para llegar. Veintiún grupos de bombardeo entraron en acción con la 8ª Fuerza Aérea desde el 9 de octubre de 1942 hasta el día de la victoria en Europa, operando tanto desde los campos de aviación en el "triángulo de los bombarderos" de East Anglia como desde las bases en el norte de África.



